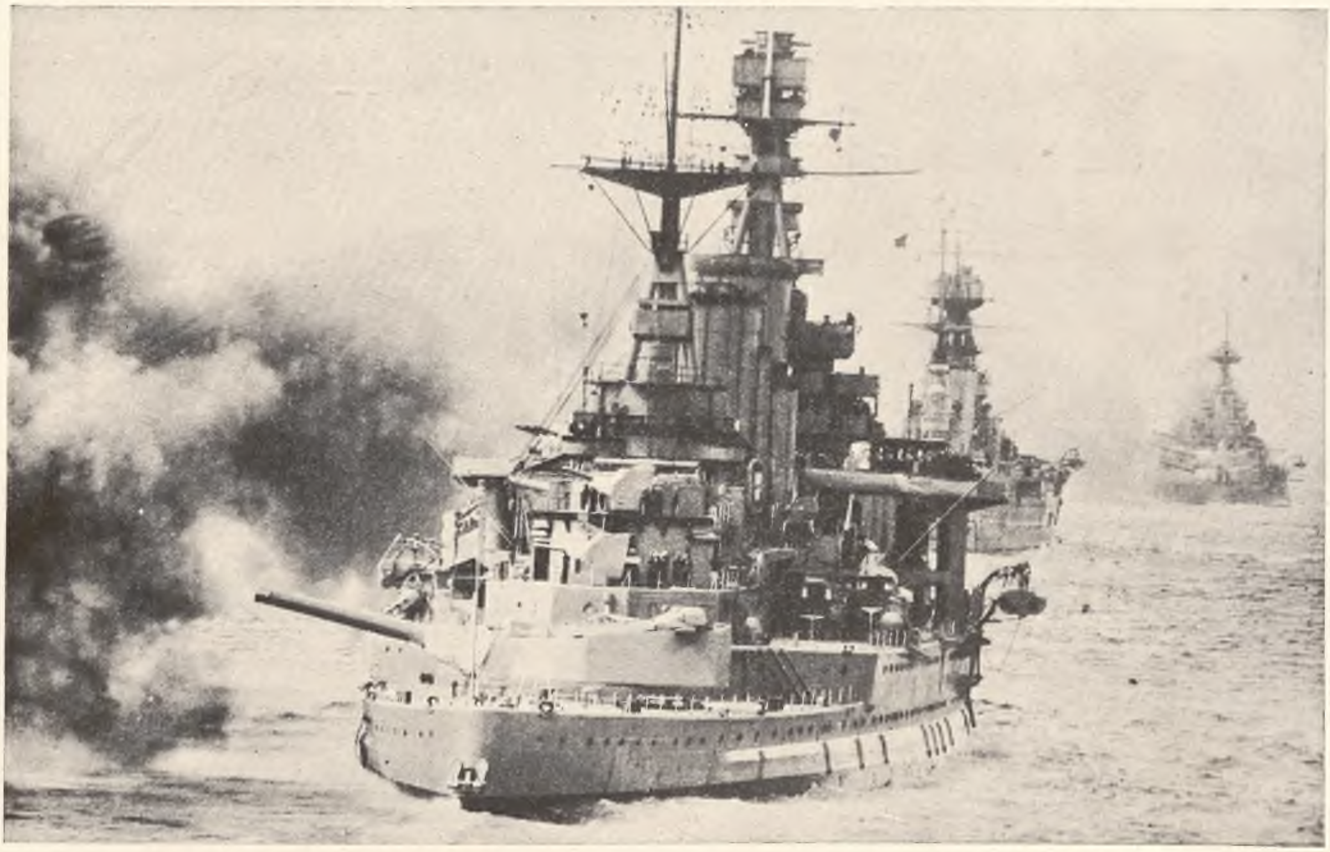
ROK VI. LIPIEC 1936. NR 7.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







BALTIC • TRADE • DEVELOPER •

• POLSKA • AGENCJA • TELEGRAFICZNA • PAT •

ROK VI. LIPIEC 1936. NR 7.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.



Ś. p. Gustaw Orlicz-Dreszer

Generał Dywizji, Inspektor Armji, Inspektor Obrony Powietrznej Państwa, Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Dnia 16 lipca w godzinach popołudniowych wystartował z Grudziądza do Gdyni na awjonetce „R. W.D.-9" Inspektor Obrony Powietrznej Państwa gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer. Generałowi towarzyszył ppłk. dyplom. Stefan Loth, znany sportowiec; aparat prowadził kapitan-pilot Aleksander Łagiewski.

Około godz. 2 popoł. awjonetka znalazła się nad Orłowem. Od strony lądu wiał dość silny wiatr i samolot za chwilę skręcił nad pełne morze. Pilot próbował zawrócić awjonetkę w stronę lądu. Widocznie uczynił to zbyt nagle, gdyż od aparatu odpadł tylny ster. Aparat zaczął szybko opadać ku morzu, by za chwilę skryć się w falach.

Natychmiast pośpieszono na pomoc. Najpierw do miejsca katastrofy w 8 minut po wypadku podpłynęli dwaj kajakowcy, za nimi pośpieszyły szalupy ratownicze P. C. K.

Zaalarmowane przez policję władze Marynarki Wojennej w Gdyni wysłały na pomoc holowniki i okręty wojenne. Jeden z większych holowników wziął wrak samolotu na linę i podciągnął go na płytszą wodę do mola.

Po prawie dwugodzinnej akcji ratowniczej wydobyto pierwszego lotnika, którym okazał się ppłk. pilot Loth, drugim był Inspektor Armji gen. Orlicz-Dreszer, trzecim kpt. Łagiewski. Obecni na molo dwaj lekarze nie szczędzili wysiłków, aby przywrócić obydwu do życia. Wysiłki ich okazały się jednak nadaremne.

Ś. p. generał dywizji Gustaw Orlicz-Dreszer, inspektor armji, mianowany dn. 4 b. m. Inspektorem Obrony Powietrznej Państwa, urodził się dn. 2 października 1889 r. w Jadowie w pow. radzymińskim. Po ukończeniu gimnazjum w Częstochowie, gdzie w 1905 r. przyjmuje najczynniejszy udział w walce o szkołę polską, studjuje prawo we Lwowie i Liège, oraz kończy w r. 1914 akademję handlową w Hawrze i w czasie tym wybija się szybko na czołowe stanowisko w szeregach naszej młodzieży niepodległościowej, wyznającej konieczność walki o Polskę z bronią w ręku. W latach 1911—1913 odsługuje wojskowość w armji rosyjskiej, ale już dnia 14 tegoż miesiąca melduje się do walczących w Kieleckiem naszych oddziałów i z dniem 1 września tegoż roku obejmuje pluton w 1 szwadronie ułanów. Mianowany dn. 2 października 1914 r. w Jakubowicach porucznikiem i w rok potem — rotmistrzem, dowodzi początkowo 1 szwadronem, a później I dywizjonem 1 pułku ułanów 1 brygady. Z końcem grudnia 1916 r. przechodzi do służby w piechocie i jako jeden z najczynniejszych organizatorów odmowy przysięgi w Legjonach, z dniem 30 lipca 1917 r. zostaje internowany przez Niemców, początkowo w Szczypiornie, potem w Havelbergu, w Rastatt i w Werl.

W listopadzie r. 1918 przyjęty do Wojska Polskiego w stopniu majora, jest początkowo dowódcą okręgu chełmskiego i Wołynia, z dniem jednak 17 tegoż miesiąca obejmuje, jako dowódca, 1 pułk szwoleżerów Józefa Piłsudskiego, a mianowany z dniem 1 kwietnia 1920 r. pułkownikiem, dowodzi kolejno w najcięższych miesiącach wojny r. 1920 początkowo brygadą, potem 2 dywizją kawalerji. Po wojnie jako dowódca szeregu większych jednostek kawalerji przechodzi kurs dla wyższych dowódców i kończy kurs centrum wyższych studjów wojskowych w r. 1924. Mianowany zaś w tymże roku generałem brygady, przechodzi w r. 1926 jako generał do prac przy G. I. S. Z., a mianowany w r. 1930 inspektorem armji, awansuje z dn. 1 stycznia r. 1931 do stopnia generała dywizji.

Dekretem Prezydenta R. P. z dn. 4 b. m. zostaje mianowany Inspektorem Obrony Powietrznej Państwa.

Mgr. BOLESŁAW KOSELNIK

Pęd przemysłu ku morzu — znamieniem ostatniej doby

KWESTJA rentowności przemysłu, tudzież zdolności konkurencyjnej jego wytworów, była zawsze brana pod uwagę, gdy chodziło o wybór siedliska dla rozwoju produkcji przemysłowej. Kapitał, jako najbardziej żywotny i zarazem najwięcej ruchliwy z czynników produkcji, zbliżał się bądź do źródeł energji, bądź do naturalnych zapasów surowca, przyciągając za sobą inny czynnik — pracę. Zależność źródeł energji i surowców wybijała się zawsze na plan pierwszy, ilekroć chodziło o zapewnienie możliwości rozwoju danej gałęzi przemysłu. Dylematem, nieraz trudnym do rozwiązania, była kwestja wyboru między źródłami energji a potrzebnemi surowcami, zwłaszcza, że natura dość kapryśnie rozproszyła dobra, które człowiek kojarzyć musi dla osiągnięcia wytkniętego celu, t. j. wytworzenia zamierzonego produktu.

Niebywały rozwój środków komunikacyjnych w ostatniej dobie, jako też postęp techniki w tej dziedzinie, zagadnienie to złagodził. Dzięki możliwości szybkiego transportu na wielkie nawet odległości, przybliżone zostały niejako ku sobie zagłębia węglowe i ośrodki surowców. Wobec takiego stanu rzeczy, zasada, zwłaszcza jeśli chodzi o przemysł ciężki, zbliżania surowców do źródeł energji — węgla, dość długo i uporczywie w wielu krajach przemysłowych przestrzegana, nie posiada dziś decydującego znaczenia. Dowodem jej zbagatelizowania jest fakt przesuwania się przemysłu ciężkiego ze wschodnich okręgów Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, obfitujących w węgiel, na zachód, bogaty we wszelkiego rodzaju rudy. Tezę tę potwierdza również fakt stałego rozwijania się przemysłu ciężkiego w krajach nieposiadających węgla a jedynie motory naturalne (biały węgiel) jak Włochy, Szwajcarja, kraje Skandynawskie czy też kraje Ameryki Południowej.

Przy istniejących dziś środkach technicznych i komunikacyjnych również i kwestja produkcji zeszła na plan drugi. Miejsce pierwsze zajął nowy dylemat— dylemat zbytu wytworzonego produktu.

Zagadnienie zbytu stało się w ostatnich czasach tem poważniejsze, że w okresie powojennym zrodziła się we wszystkich krajach cywilizowanych nieprzeparta dążność do industrjalizacji własnych krajów. Przed wojną światową można było cały świat cywilizowany podzielić na kraje uprzemysłowione i kraje bez przemysłu, mimo posiadania po temu warunków. Doświadczenia ostatniej wojny światowej wykazały dobitnie, czem jest przemysł dla każdego narodu. Nic więc dziwnego, że dążność taka zrodziła się i jest stopniowo, lecz planowo realizowana w każdym prawie organizmie suwerennym, niekiedy kosztem olbrzymiego nakładu pracy i kapitału.

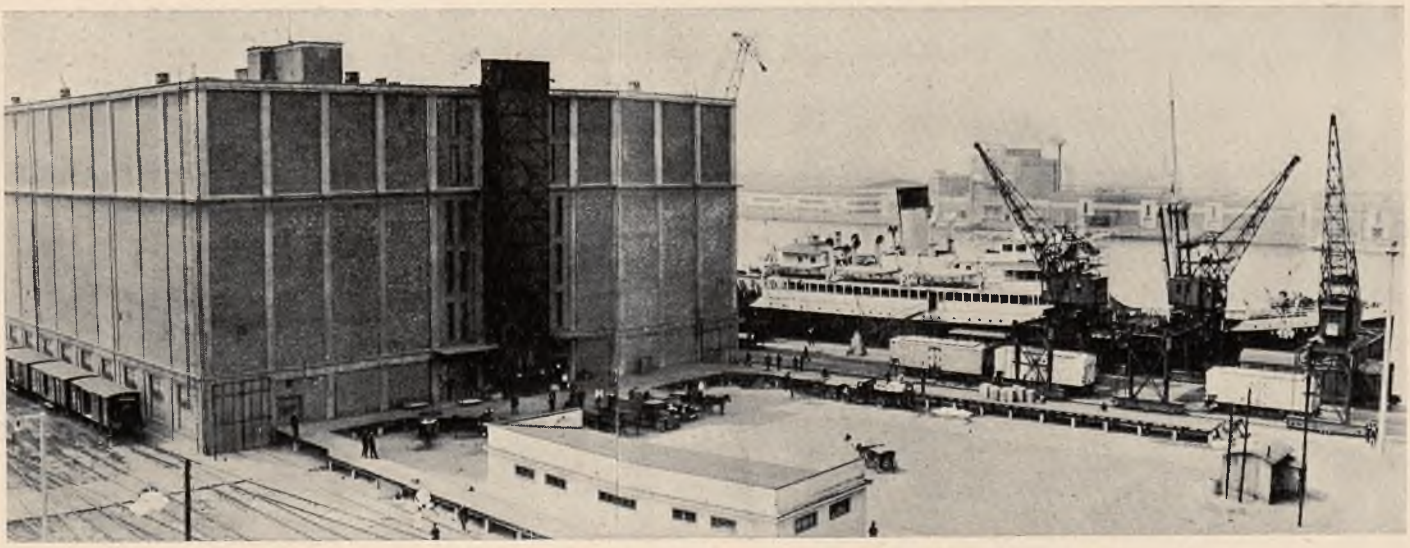
Fakt ten jednak stwarza tem trudniejsze warunki konkurencyjne na rynkach światowych, im więcej krajów przemysłowych bierze udział w zbycie danego produktu. Rzecz prosta, że o powodzeniu decyduje nietylko taniość, lecz i jakość produktu, o czem przekonała się w ostatniej dobie Japonja, która po przykrych doświadczeniach z towarem tandetnym, rzuca na rynki światowe towar tani i o doborowej jakości.

Pod naporem wytworzonych warunków przemysł zaczyna szukać dla siebie nowych siedlisk, gdzie mógłby tanio produkować, a zarazem mieć łatwy kontakt ze światowemi rynkami zbytu i w tej idei przewodniej kroki swe kieruje ku morzu, do portów, jako naturalnych stacyj węzłowych handlu światowego. Jest to objaw znamienny, jeśli weźmie się pod uwagę pewną bezwładność, jaka cechuje przemysł, gdy chodzi o jego wędrówkę.

Wędrówka przemysłu do portów jest wyrazem dążeń nietylko zainteresowanych sfer przemysłowych, lecz także zarządów portowych, jakoteż władz państwowych.

W ewolucji portów już przed wojną światową, a jeszcze intensywniej po wojnie, daje się zauważyć pewne zasadnicze przeobrażenie. Zdąża ono do stworzenia w portach nietylko punktów przeładunkowych i handlowych, ale jednocześnie wielkich ośrodków przemysłowych. Objaw tej wędrówki przemysłu do portów daje się zaobserwować prawie na całej kuli ziemskiej. W krajach europejskich jak Niemcy, Anglja, Holandja, Danja, Francja, Włochy i t. d., coraz większy odsetek wielkich zakładów przemysłowych powstaje w miastach portowych lub nawet samych portach.

Te nowe siedliska przemysłu, jakiemi są porty, posiadają już dziś w Europie tak wielką siłę atrakcyjną, że niektóre gałęzie przemysłu, położone wewnątrz kraju, zdala od portu, likwidują sią poto, by w nowej formie, przy uwzględnieniu nowych potrzeb, rozwinąć się w porcie. Akcja ta odbywa się planowo, mając na uwadze w pierwszym rzędzie tak dogodniejsze warunki produkcji, jak i eksportu. W Anglji np. przemysł, którego wytwórczość obliczona jest na europejski rynek zbytu, osiada w Londynie, natomiast produkcja nastawiona na zbyt zamorski (wszechświatowy) koncentruje się w Liverpoolu. Planowość ta najplastyczniej występuje w Niemczech i stanowi tu rezultat prze-



Chłodnia portowa w Gdyni — Basen Marszałka Józefa Piłsudskiego

myślanego programu ekspansji gospodarczej.

Hamburg, ogniskujący w tysiącach fabryk wszystkie niemal dziedziny produkcji i zatrudniający setki tysięcy robotników, jest dziś jednym z większych ośrodków przemysłu niemieckiego. Stara się on po utraceniu stanowiska kupca-monopolisty, przedzierzgnąć w monopolistę-producenta. W akcji tej wydatną pomoc niesie państwo przez swą politykę celną, kolejową (taryfy), stałą pomoc finansową, przydział terenów pod powstające fabryki, czy też ulgi podatkowe i t. d.

W kierunku uprzemysłowienia portu idzie również polityka gospodarcza Włoch. Rząd włoski przeznaczył dla portu w Marghera, nad Adrjatykiem, obszar 12 klm. 2 pod rozbudowę zakładów przemysłowych. Teren ten jest specjalnie dostosowany do potrzeb i wygód przemysłu przez podzielenie siecią kanałów, które mają łączność z głównym kanałem portowym, stanowiącym centrum portu handlowego. W ten sposób każdy z zakładów przemysłowych, powstających na tym obszarze, posiada łączność bezpośrednią z morzem, dzięki czemu ułatwiony jest dowóz surowców wzgl. półfabrykatów, jakoteż załadunek gotowego produktu bezpośrednio na statki.

Przez udzielenie szeregu ulg i przywilejów oraz zapewnienie dużej swobody lokującym się tu różnym gałęziom wytwórczości, Włochy dążą do stworzenia w porcie margherskim dużego ośrodka przemysłowego.

Ciekawe zjawisko sąsiedztwa przemysłu z portem obserwuje się w ostatniej dobie na terenie Małej Azji (Anatolja). Turcja, przystępując do tworzenia własnego przemysłu w zagłębiu węglowem Zonguldaku, buduje jednocześnie w Eregli, nad morzem Czarnem, port w celu wzmożenia tak produkcji węgla i rud w wyżej nazwanem zagłębiu, jak również stworzenia dogodnych warunków komunikacyjnych dla powstającego tam przemysłu.

Przemysł, osiadający w porcie, ma możność łatwego zaopatrywania się w potrzebne surowce zamorskie wzgl. półfabrykaty w celu przeróbki lub uszlachetnienia, jakoteż łatwość wysyłki swego produktu na rynek światowy. Kalkulacja, czy to przy imporcie surowca, czy też eksporcie gotowego fabrykatu drogą morską jest znacznie tańsza, co daje producentowi silny atut w postaci renty przemysłowej, a tem samem większą zdolność penetracji rynków zamorskich, położonych bliżej lub dalej i rozszerzenia możliwości zbytu. Fabrykant oszczędza zatem w ten sposób nietylko na kosztach transportu, lecz i na czasie dostawy czy odbioru towarów, który to czynnik w dobie obecnej odgrywać zaczyna coraz większą rolę. Przemysł, osiadły w porcie, korzysta ponadto z szeregu ulg i ułatwień celnych, jakie stworzone zostały dla portu, jako ośrodka przeładunkowego i handlowego oraz z doskonale rozbudowanego aparatu informacyjnego. Może on również dysponować udogodnioną komunikacją okrętową, (regularne linje okrętowe) telegraficzną i telefoniczną. Wszystko zatem, co stworzone zostało dla portu, służyć może potrzebom przemysłu w nim powstającego.

Tendencja do usadawiania się przemysłu nad morzem dała się zauważyć również i w Polsce, skoro tylko zaczęły się zarysowywać kontury portu. Dążność ta nie znalazła wprawdzie dotychczas należytego wyrazu, gdyż po pierwsze — port gdyński, a zwłaszcza rejony, przeznaczone dla przemysłu, nie są jeszcze przygotowane, po drugie nadmierne skurczenie się kapitału w dobie przeżywanej depresji gospodarczej w całym świecie, jakoteż pewien związany z tem defetyzm, nie usposabiały nawet tak ruchliwego czynnika, jakim jest kapitał, do szerszej działalności przemysłowej. Mimo to niektóre gałęzie przemysłu, opartego zwłaszcza na przerobie surowców zagranicznych lub ich uszlachetnieniu, już zdołały się usadowić w porcie gdyńskim i rozpocząć wcale owocną pracę.

Port gdyński przedstawia wielką siłę atrakcyjną dla osiedlania się w nim przemysłu. Dowodzi tego fakt, że w powstałych już gałęziach przemysłu wziął udział nietylko kapitał polski lecz i obcy. Udział kapitału obcego tłumaczy się nietylko ustabilizowanemi stosunkami polityczno-gospodarczemi w Polsce, lecz także naturalnemi warunkami jakie nastręcza i zapewnia port gdyński dla rozwoju różnych gałęzi produkcji.

W pierwszych latach istnienia portu gdyńskiego usadawianie się przemysłu nosiło raczej charakter dorywczy. Nie mogło być zresztą inaczej, gdyż cały wysołek państwa jak i odpowiednich czynników w Gdyni był skierowany w pierwszym rzędzie ku intensywnej rozbudowie portu oraz jego eksploatacji handlowej. Nie dowodzi to bynajmniej, by twórcy portu przeoczyli tak ważne zagadnienie, jakiem jest uprzemysłowienie miasta portowego. Nie obcą była myśl skupienia przemysłu w porcie gdyńskim w czasie jego rozplanowania.

Szeregi konferencyj, odbytych w łonie miarodajnych czynników, szeregi artykułów, ukazujących się na łamach prasy gospodarczej, dowodzą jaskrawie że problem uprzemysłowienia portu gdyńskiego i wybrzeża nie jest obcy.

Dążność do uprzemysłowienia występuje dziś znacznie silniej i posiada pomyślniejsze warunki realizacji niż kilka lat temu.

Plan tworzenia portu przemysłowego jest już przemyślany. Wykopanie kanału Przemysłowego oraz stworzenie warunków zabudowy terenów, przeznaczonych na port przemysłowy, jest w toku pracy. Powstanie warunków dla rozwoju przemysłu w porcie gdyńskim wpłynie niezawodnie na jego rozwój, co w rezultacie postawi port gdyński na poziomie portów o nowoczesnem nastawieniu, skupiających nietylko przeładunek i handel lecz zarazem i przemysł. Jest to zagadnienie, którem zająć się może inicjatywa prywatna i to zapewne jest przyczyną, że dotychczas Gdynia tak mało jest uprzemysłowiona.



Wyładunek cukru w porcie Gdyni.

JAN JANIAK

Rozwój obrotów towarowych portu w Gdyni z zapleczem drogą wodną

WIARĄ rozwoju potęgi gospodarczej każdego kraju jest m. i. stan środków komunikacyjnych, będących na usługach tegoż kraju. Oparcie granicy o morze, własne porty i flota handlowa, gęsta sieć kolejowa i dróg bitych, uregulowane i skanalizowane rzeki, oto realne podstawy i czynniki polskiej ekspansji gospodarczej.

Na wszystkich tych odcinkach zrobiliśmy jeden krok pewny i niezachwiany. Pozostaje nam rozbudować dalsze etapy. Jednym z nich — to udoskonalenie połączenia portów morskich z gospodarczemi ośrodkami wewnątrz kraju. Położenie portu w Gdyni zdala od ujścia naszej głównej arterji wodnej — Wisły, nie wyklucza bynajmniej jego połączenia drogą wodną z wnętrzem kraju. Korzystnie rozłożona sieć polskich dróg wodnych z Wisłą na czele stopniowo poczyna obsługiwać cały obszar dowozowy portu gdyńskiego. Szereg rozgałęzień Wisły oraz jej połączeń sztucznych tworzy system dróg wodnych Polski, sięgający nawet poza granice kraju. Podkreślić tu należy przedewszystkiem połączenie portu w Gdyni przez zatokę Gdańską, Wisłę, Narew, Biebrzę i kanał Augustowski z całem dorzeczem Niemna, następnie przez Narew, Bug, kanał Królewski, Pinę i Prypeć z Dnieprem, oraz przez kanał Bydgoski, Noteć i Wartę z Odrą.

Wymownem świadectwem potrzeby udoskonalenia tego połączenia są wzrastające z roku na rok obroty Gdyni ze śródlądziem drogą wodną przez Gdańsk Tczew, Toruń i t. d.

OBROTY GDYNI Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ

[w tonach]

Rok	Przywóz do Gdyni	% ogólnych obrotów	Wywóz z Gdyni	% ogólnych obrotów
1931	24.317	0,46	4.459	0,08
1932	36.803	0,70	6.301	0,12
1933	61.728	0,99	27.705	0,45
1934	73.434	1,00	43.038	0,59
1935	83.899	1,10	47.653	0,63

Powyższa tabela ilustruje powolny, lecz stopniowy wzrost przewozów towarowych drogą wodną między portem w Gdyni a jego najbliższem zapleczem. Jest to dowodem aktualności rozpatrzonego zagadnienia, tembardziej jeśli się uwzględni stan i potrzeby polskiej żeglugi śródlądowej.

Importerzy i eksporterzy w zrozumieniu korzyści, wynikających z przewozu wodnego, chętnie kierują towary na statki rzeczne, berlinki i barki. Skutkiem tego transport towarów drogą wodną w komunikacji z por-

B. PRZYWÓZ DO GDYNI Z WNĘTRZA KRAJU DROGĄ WODNĄ

[w tonach]

NAZWA TOWARU	1931	1932	1933	1934	1935
Zboże	—	—	—	6,0	288,2
Nasiona	—	—	—	166,4	57,8
Nasiona oleiste	—	—	—	15,2	10,1
Krochmale	—	—	—	—	660,0
Mąka	—	130,0	191,4	2.463,6	3.242,2
Mąka pastewna	—	—	—	—	1.050,7
Słód	—	—	—	—	150,0
Warzywa	—	—	109,9	237,9	116,3
Owoce świeże	—	—	17,6	100,3	61,4
Owoce suszone	41,3	—	—	—	31,5
Konserwy owocowe	—	—	6,6	19,3	12,3
Kawa	—	—	—	21,9	8,9
Cykórja	—	—	8,2	7,7	4,4
Herbata	—	—	58,3	8,9	0,5
Kakao	—	—	26,7	21,7	2,4
Korzenie	—	—	19,8	121,1	9,4
Żywica	—	—	7,4	11,0	5,8
Ptactwo bite	—	—	0,7	3,0	3,6
Jaja	—	—	0,1	9,8	8,3
Oleje	—	—	37,3	15,5	27,6
Ser	—	—	1,1	1,0	1,0
Pierze	—	—	—	19,1	6,7
Jelita	—	—	5,4	8,2	25,8
Tłuszcze i oleje roślinne	—	10,7	—	19,5	23,3
Tłuszcze zwierzęce surowe	—	1,4	6,0	45,8	7,2
Makaron	—	0,5	5,3	21,2	29,5
Konserwy mięsne	—	8,8	2,0	2,5	6,3
Ryby i konserwy rybne	—	—	1,3	—	4,7
Cukier	24.247,3	36.445,8	58.298,9	61.618,6	67.665,6
Napoje alkoholowe	—	175,0	56,6	434,2	426,1
Wina	—	—	0,8	2,1	31,0
Pasza	—	—	—	—	398,0
Przetwory chemiczne	—	—	33,2	96,2	107,1
Soda	—	—	2.202,2	5.597,7	6.334,2
Biel cynkowa	—	—	16,0	1,0	0,3
Artykuły kosmetyczne	—	—	35,9	219,3	174,5
Klej i żelatyna	—	—	4,0	1,4	2,3
Skóry	—	—	10,4	6,5	27,0
Wyroby skórzane	—	—	11,4	47,8	5,7
Wyroby z drzewa	—	21,3	—	178,1	70,1
Tkaniny	—	—	199,9	248,1	258,1
Wełna	—	—	10,2	1,2	1,2
Odpadki bawełny	—	—	4,5	44,5	5,9
Sznury	—	—	1,5	10,7	17,6
Kauczuk	—	—	—	—	61,0
Wyroby gumowe	—	—	1,8	67,2	39,2
Podkłady kolejowe	—	—	—	—	75,0
Meble	—	—	22,3	24,1	61,5
Korek i wyroby z korka	—	—	—	3,9	—
Papier	—	0,4	55,6	178,2	335,1
Ksiażki i broszury	—	—	—	—	8,2
Wyroby ceramiczne	—	—	17,5	55,4	65,0
Szkło i wyroby	—	—	—	37,8	111,6
Wyr. żelazne i metal.	—	2,5	223,7	998,9	1.393,8
Cynk	—	—	—	—	58,5
Różne towary	27,9	6,2	16,7	214,6	309,1
Razem	24.316,5	36.802,6	61.728,2	73.434,1	83.898,6

tem w Gdyni ulega coraz dalej idącemu zróżniczkowaniu. Obok masowych ładunków cukru z Włocławka, Nakła, Mątew, Wyszogrodu, Kruszwicy, Świecia i t. d.; zboża z Włocławka, Nakła, Płocka i Torunia; mąki zbożowej i kartoflanej z Bydgoszczy, Fordonu i Nieszawy; sody z Mątew, na przywozie do Gdyni z wnętrza kraju oraz ryżu, tłuszczów i olejów roślinnych i zwierzęcych, skór, garbników, miedzi na wywozie z Gdyni do wnętrza kraju, zwiększają się obroty portu w Gdyni z zapleczem drogą wodną przez wzrost całego szeregu najrozmaitszych artykułów.

Załączone niżej tabele szczegółowo przedstawiają ważniejsze towary obrotów zaplecza z portem w Gdyni drogą wodną, za poszczególne lata 1931—1935.

B. WYWÓZ Z GDYNI DO WNĘTRZA KRAJU DROGĄ WODNĄ

[w tonach]

NAZWA TOWARU	1931	1932	1933	1934	1935
Pestki drzew owocowych	—	—	3,6	51,2	15,8
Nasiona oleiste	—	—	497,1	1.281,8	966,9
Ryż wyłuszczony	4.361,0	4.974,1	9.469,9	9.366,2	14.398,6
Krochmal	—	2,7	18,2	125,0	61,1
Owoce świeże	—	—	435,5	2.650,2	2.930,2
Owoce suszone	—	38,0	358,1	1.289,6	1.635,1
Orzechy i migdały	—	—	—	46,4	53,8
Kawa	—	8,3	342,4	285,4	280,3
Herbata	—	—	193,4	150,4	172,6
Kakao	—	45,4	515,3	1.311,6	1.649,9
Korzenie	—	40,5	116,6	526,0	169,2
Żywica	—	15,8	1.398,0	1.738,8	2.198,3
Trawa morska, trzcina.	—	—	—	34,1	29,8
Śledzie	—	169,4	659,8	768,4	534,5
Oleje	—	—	154,4	433,6	204,7
Kazeina	—	20,1	—	11,4	4,0
Jelita	—	—	45,7	58,3	241,8
Muszle	—	—	23,9	2,9	1,5
Artykuły szlifierskie	—	—	—	15,6	81,2
Wazelina	—	—	19,7	39,6	40,4
Wosk	—	—	—	32,9	37,0
Tłuszcze i oleje roślinne	97,8	119,7	955,6	3.356,6	2.034,5
Pokost.	—	—	32,9	23,4	15,9
Tłuszcze zwierzęce surowe	—	310,7	5.353,7	5.822,2	3.147,2
Tran	—	—	56,7	450,1	197,7
Stearyna	—	—	—	—	30,5
Ryby i konserwy ryb	—	—	31,5	78,3	133,5
Napoje alkohol.	—	—	—	26,9	6,4
Otręby i makuchy	—	—	20,0	—	34,0
Siarka.	—	—	93,0	106,6	263,8
Przetwory chemiczne	—	—	258,4	628,2	785,1
Soda	—	—	—	65,1	76,9
Sadze	—	—	—	—	40,3
Farby	—	1,2	46,4	209,5	114,9
Garbniki	—	—	952,7	1.961,3	1.710,7
Artykuły kosmetyczne	—	—	9,0	30,9	18,2
Klej, żelatyna	—	—	3,3	18,3	9,1
Celuloid	—	—	—	—	97,0
Skóry	—	104,5	1.497,5	3.235,8	3.182,2
Wełna	—	—	712,6	601,2	3.641,9
Tkaniny	—	23,8	66,8	21,4	22,3
Bawełna	—	5,3	572,0	340,1	63,6
Len i konopie	—	—	—	56,6	0,2
Sisal	—	—	23,1	37,8	159,3
Sznury	—	—	—	48,8	81,9
Kauczuk	—	—	304,0	1.160,2	962,7
Wyroby gumowe	—	—	22,7	61,4	58,0
Drzewo egzotyczne	—	—	106,3	109,5	38,8
Wyroby z drzewa.	—	—	27,4	187,8	80,4
Korek i wyroby z korka	—	—	18,1	81,7	14,2
Papier.	—	192,1	41,5	133,2	478,7
Celuloza	—	—	20,4	3,6	15,7
Fibra	—	0,8	17,3	38,7	28,9
Wyroby ceramiczne	—	—	—	—	26,8
Metale różne.	—	—	—	487,4	172,4
Żelastwo [złom].	—	—	—	—	24,3
Wyroby żelazne i metal..	—	156,0	225,2	289,2	309,1
Cyna	—	2,1	31,8	43,5	153,8
Miedź.	—	60,9	1.692,5	2.532,4	2.415,8
Maszyny, aparaty, części	—	—	24,0	55,5	248,2
Materjały elektrotechn.	—	—	—	10,7	3,3
Różne towary.	—	9,8	236,5	504,8	1.047,7
Razem	4.458,8	6.301,2	27.704,5	43.038,1	47.652,6



Latarnia morska na Helu

Fluktuacja opłat przewozowych na śródlądowych drogach wodnych kształtuje się w zależności od rodzaju towaru i konjunktury na rynku frachtowym. Przeciętnie stawki wodne wyżej wymienionych towarów stanowią około jednej trzeciej odnośnych stawek kolejowych. O ileż zatem pozytywniej układa się kalkulacja kupna i sprzedaży tych towarów?

Fakt ten przemawia dobitnie za przerzuceniem na drogę wodną transportu przedewszystkiem tych towarów, które nie wytrzymują droższego transportu koleją, zwłaszcza na tych odcinkach, gdzie porty rzeczne leżą w pobliżu większych ośrodków przemysłowych. Wymaga to skoordynowanego wysiłku zarówno kolei i żeglugi śródlądowej, jak również innych, w grę wchodzących, czynników gospodarczych.

Obecny stan dróg wodnych w Polsce nakazywałby zwrócić uwagę przedewszystkiem na udoskonalenie połączenia Gdyni z Warszawą i Poznaniem, jako najważniejszemi ośrodkami przemysłowemi a zarazem konsumcyjnemi.

KONRAD ROGÓYSKI

Awarja wspólna

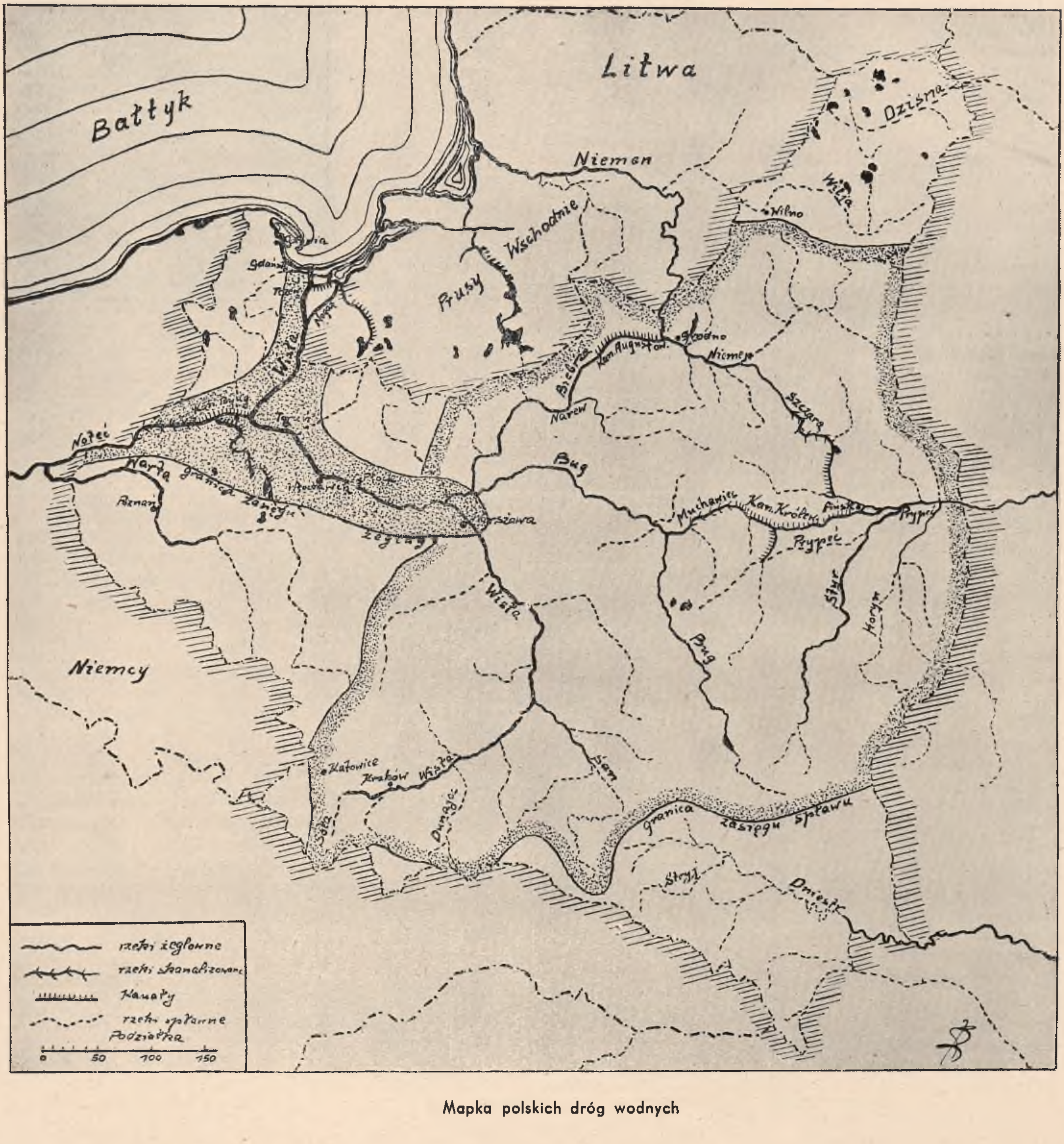
(Ciąg dalszy)

W NIEKTÓRYCH krajach obowiązki i uprawnienia władz okrętowych sięgają jeszcze dalej, ale przepisy takie, przy likwidacji awarji wspólnej, istotnego znaczenia nie mają. Tak np. prawa hiszpańskie żądają, aby władze okrętowe windykowały od uczestników awarji wspólnej należne udziały awaryjne. Postanowienie takie jednak należy uznać za bezcelowe, wobec obowiązujących we wszystkich krajach morskich przepisów lub zwyczajów, iż władzom okrętowym nie wolno jest naogół wydawać komukolwiek przewożonego mienia, na którem ciążą zobowiązania awaryjne. Odbiorca ładunku musi ewentualnie pokryć należny udział awaryjny lub też złożyć odpowiednią kaucję, albo zobowiązanie zabezpieczające (bon awaryjny — average bond). Procedura ta zdaje się gwarantować w zupełności prawa wszystkich poszkodowanych uczestników wyprawy, bez konieczności stosowania innych represyj ze strony władz okrętowych.

Szkody i straty awaryjne, czy to dotyczące statku i jego sprzętu, czy też przewożonego ładunku, winny być jaknajśpieszniej stwierdzone i oszacowane przez rzeczoznawców (taksatorów) w najbliższym porcie. Formalności te mogą być zarządzone bądź na wniosek władz okrętowych, bądź na żądanie osób zainteresowanych.

Maklerzy okrętowi, działający w imieniu armatora lub zainteresowanych w przewozie stron, są również uprawnieni do zarządzenia pomienionych czynności.

Oględziny i czynności szacunkowe (wizja) na miejscu powierzane są albo zawodowym taksatorom, którzy do pełnienia tych funkcyj w danym porcie są z urzędu powołani, albo też osobom prywatnym, posiadającym kwalifikacje fachowe. O skonstatowanym faktycz-



Mapka polskich dróg wodnych

nym stanie rzeczy i o wysokości szkód i strat rzeczoznawcy sporządzają oficjalny protokół. Dokument ten, podpisami rzeczoznawców stwierdzony, stanowi materjał dowodowy przy rozliczeniu awaryjnem.

Urząd morski danego portu w związku z otrzymanym raportem władz okrętowych nakazuje niekiedy badanie i dochodzenie śledcze co do przyczyny niebezpieczeństwa. Orzeczenie, jakie w tym przedmiocie wspomniany Urząd Morski wydaje, ma dla towarzystw ubezpieczeń wielką wagę, gdyż służyć może jako uzasadnienie ewentualnego prawa regresu.

Dla stwierdzenia i sprawdzenia rozmiarów szkody towarzystwa ubezpieczeń od transportów utrzymują w ważniejszych miejscowościach portowych tak zwanych komisarzy awaryjnych.

Interesowani, których mienie jest ubezpieczone, meldują komisarzom tym swoje ewentualne pretensje i w razie szkody żądają od nich wyjaśnienia przyczyn wypadku, który szkodę spowodował, zabezpieczenia dowodów stanu rzeczy, określenia wysokości strat etc.

Naturalnie, w wypadkach awarji wspólnej udział komisarzy awaryjnych bywa specjalnie cenny i pożądany, zwłaszcza w razie nieobecności zainteresowanych stron w miejscowości, gdzie odbywa się rozliczenie awaryjne.

Potężny rozwój wszechświatowego handlu zamorskiego i komplikujące się coraz bardziej jego formy i metody wywołały konieczność usprawnienia różnych funkcyj w dziedzinie ubezpieczeń morskich.

Rozszerzenie roli komisarzy awaryjnych było sprawą najpilniejszą.

Niezwłoczna ingerencja czynników ubezpieczeniowych we wszystkie wypadki żeglarskie, które w dalszych swoich etapach mogą spowodować poważne straty, stała się nieodzownym warunkiem racjonalnej ewolucji stosunków ubezpieczeniowych.

Słuszne dążenia i żądania towarzystw ubezpieczeń tak co do kontroli strony faktycznej, jak i co do analizy przyczyn wypadków, znalazły, w całej ich rozciągłości, uwzględnienie i zrozumienie w środowiskach zainteresowanych.

W związku z tem zadania i funkcje komisarzy awaryjnych stawały się coraz liczniejsze i trudniejsze i wymagały bardziej pozytywnych kwalifikacyj i głębszej orjentacji od ich wykonawców.

Instrukcja dla komisarzy awaryjnych, opracowana w początku bieżącego stulecia przez Międzynarodowy Związek Towarzystw Ubezpieczeń Transportowych (Internationaler Transport-Versicherungs-Verband z siedzibą w Berlinie) okazała się wkrótce niewystarczającą.

Rozszerzenie i pogłębienie jej było sprawą coraz bardziej pilną.

W roku 1932 została wyłoniona przez rzeczony Międzynarodowy Związek specjalna Komisja, której powierzono opracowanie nowej instrukcji.

Dziedzina ubezpieczeń kasko, jako przedstawiająca w sensie kontroli technicznej i faktycznej trudności wprost nie do przezwyciężenia, i tym razem jeszcze była pozostawiona na uboczu, a w pracach komisji uwzględnione zostały tylko straty, dotyczące przewożonych ładunków.

Instrukcja z 1932 roku (Der Havarie-Kommissar-Eine Anteilung fur sein Verhalten bei Güterschaden, Berlin 1932) zawiera wiele praktycznych wskazówek i rad, uwzględnienie których przez komisarzy awaryjnych może nietylko przyczynić się do wyjaśnienia faktycznych okoliczności szkody i zabezpieczenia dowodowego, ale i wydatnie może ułatwić zadania biegłych awaryjnych przy rozliczeniu awaryjnem.

Po amerykańsku ujęty wstęp zawiera szereg ogólnych zaleceń co do tego, jak najskuteczniej wypełnić może swoje zadania komisarz awaryjny.

Błyskawiczne tempo w opanowaniu każdej sprawy; szybkie i gruntowne dochodzenie w zakresie każdego wypadku; niezwłoczne przywołanie w razie poważniejszych szkód biegłych rzeczoznawców (taksatorów); ostrożność w redagowaniu świadectw awaryjnych i wszelkich innych wydawanych stronom dokumentów; raportowanie każdego podejrzanego momentu zainteresowanym Towarzystwom Ubezpieczeń; zapobieganie powiększaniu się rozmiarów szkody; zabezpieczenie prawa regresu do osób trzecich; wystrzeganie się wszelkiego przesądzania ewentualnej odpowiedzialności Towarzystw Ubezpieczeń z tytułu jakiejkolwiek straty — są wytknięte zwięźle i przystępnie, jako drogowskaz trudnych i odpowiedzialnych poczynań komisarza awaryjnego.

W dalszym ciągu instrukcji z 1932 roku rozwinięte zostały poszczególne ważniejsze momenty działalności komisarza awaryjnego.

Zaleca się komisarzom przedewszystkiem dokładne i celowe badanie wszystkich dokumentów przewozowych i ubezpieczeniowych; jaknajsumienniejsze wnikanie w opinję biegłych rzeczoznawców (taksatorów); porównanie odnośnych pozycyj konosamentu z fakturą; wgląd we wszystkie raporty władz okrętowych i zapoznanie się z ich źródłami; zażądanie od władz okrętowych, jeżeli raport nie został jeszcze sporządzony, wyjaśnienia motywów zwłoki, ewentualnie tak zwanego vorawizu, zawierającego prowizoryczne informacje o każdym akcie awarji wspólnej.

Specjalny nasisk jest położony na wgląd w powołane dokumenty, jeżeli komisarz awaryjny działa w imieniu Towarzystwa Ubezpieczeń, w którem ubezpieczony jest bądź cały ładunek statku, bądź też znaczna jego część lub też, jeżeli uszkodzenia danej partji ładunku rokują bardzo znaczne straty.

Wszelkie dokumenty, które wydaje stronom komisarz awaryjny, a w szczególności świadectwa awaryjne muszą ściśle odpowiadać tak co do formy, jak i treści, przepisom instrukcji.

Jeżeli zachodzą możliwości regresu do osób trzecich, np. w razie zderzenia dwóch statków, należy z całą przezornością zabezpieczyć wszystkie prawa i terminy akcji regresowej; pożądanem jest wówczas również wyjednanie kopji raportu tego statku, z którym zderzenie nastąpiło.

W specjalnie ważnych wypadkach komisarz awaryjny powinien, w miarę możności, asystować osobiście przy składaniu raportu przez władze okrętowe i starać się przez zadawanie odpowiednich pytań kapitanowi statku i członkom załogi wyjaśnić fakty i okoliczności, w jakich wypadek i szkody miały miejsce.

Jeżeli przy likwidacji straty zachodzą pewne wątpliwości z dziedziny technicznej, towaroznawczej lub giełdowej, komisarz awaryjny powinien w ważniejszych wypadkach wezwać biegłych rzeczoznawców.

Przewidziane są w tej instrukcji również różne metody wizji na miejscu jeżeliby się okazała potrzeba tej czynności.

Dalej wskazane są ważniejsze kategorje szkód z żeglugą związanych oraz różne systemy badania ich i traktowania ich wyników.

Wreszcie specjalny nacisk jest położony na szkody, spowodowane przez awarję wspólną, i wskazane są te warunki i momenty, w których wymagana jest największa czujność ze strony komisarzy awaryjnych.

W zależności od tego, czy interesujący komisarza awaryjnego ładunek, na którym ciąży odszkodowanie awaryjne, został podczas awarji wspólnej uszkodzony lub też ocalał całkowicie, różnie kształtują się obowiązki komisarza awaryjnego.

Jeżeli ładunek jest uszkodzony, komisarz awaryjny obowiązany jest przeprowadzić dochodzenie, czy przyczyną szkody jest wypadek, który stanowi awarję wspólną. Nawet jeżeli ładunek przepadł w zupełności i rzekomo został on przyniesiony w ofierze dla wspólnego bezpieczeństwa podczas awarji wspólnej, komisarz awaryjny powinien przeprowadzić właściwe dochodzenie co do przyczyny wypadku i szkody.

W każdym wypadku awarji wspólnej zaleca się komisarzowi dokładne zbadanie jej przyczyny, a w razie, jeżeli zachodzi jednocześnie przypadek awarji wspólnej i awarji częściowej, w świadectwie awaryjnem muszą być bardzo skrupulatnie rozdzielone obie te kategorje szkód, z powołaniem się na odnośne punkty raportów władz okrętowych.

Instrukcja ze specjalną drobiazgowością omawia szkody, które wynikły

na skutek zamoczenia ładunku wodą, podczas gaszenia pożaru.

Kategorycznie jest zastrzeżone w instrukcji, że pożar statku i jego następstwa, a więc dym i gorąco, nie stanowią nigdy same przez się awarji wspólnej.

Jeżeli szkody spowodowane zostały przez wszystkie trzy powyższe przyczyny, instrukcja żąda od komisarza awaryjnego sporządzenia drobiazgowego protokółu i ustalenia w nim:

1) jaka część ładunku ucierpiała od pożaru, dymu lub gorąca.

2) jaka część ładunku uszkodzona została przez pożar i przez działanie wody łącznie oraz w jakim stopniu podziałała na uszkodzenie jedna i druga przyczyna,

3) jaka część ładunku uszkodzona została wyłącznie przez akcję przeciwpożarową oraz w jakiej proporcji określić należy szkody przez każdy z tych środków ratunkowych wyrządzone.

Instrukcja wskazuje, iż w pewnych wypadkach uwzględnić należy jeszcze jako szkodę pracę przy uprzątaniu towaru i przy rozrywaniu opakowania dla ocalenia zawartości od szkodliwego wpływu już zadymionych lub przepalonych towarów.

Rola komisarza awaryjnego staje się specjalnie odpowiedzialna, jeżeli armator lub władze okrętowe żądają od strony, przy wydaniu ładunku, na którym ciąży odszkodowanie awaryjne, nietylko podpisania bonu awaryjnego (average bond), ale jeszcze dodatkowo i pewnego awansu gotówką.

Komisarz awaryjny musi wtedy bacznie skontrolować treść bonu awaryjnego, dopilnować, aby tekst i warunki były zgodne z miejscowemi zwyczajami i nie dopuścić, aby żądany awans gotówkowy przekraczał wysokość zwykle w tej miejscowości praktykowaną.

Komisarzowi awaryjnemu nie wolno ani podpisywać bonu awaryjnego, ani składać w jakiejkolwiek formie kaucji za ubezpieczonego, chyba że jest do tego specjalnie przez Towarzystwo Ubezpieczeń upoważniony.

Nie wolno również komisarzowi awaryjnemu przyjmować udziału w czynnościach samego rozliczenia i tylko na wyraźne żądanie Towarzystwa Ubezpieczeń władny on jest zgłaszać pretensje w imieniu strony.

Jeżeli podczas rozliczenia awaryjnego niema dostatecznych danych do oszacowania wartości uszkodzonego mienia i biegły awaryjny (dyspaszer) posiłkuje się w tym względzie fakturą, komisarz awaryjny powinien dopilnować, aby szacunek taki został przyjęty tylko prowizorycznie i z odnośnem zastrzeżeniem, że jaknajrychlej zostanie on zamieniony przez właściwą ocenę.

Komisarz awaryjny baczyć również musi, aby suma ubezpieczeniowa nie była przyjęta w rozliczeniu awaryjnem, jako wartość miarodajna ładunku, na którym ciąży odszkodowanie awaryjne.

Suma ubezpieczeniowa nie może być również powołana w bonie awaryjnym (average bond).

Komisarz awaryjny musi wszelkiemi możliwemi środkami zdobywać informacje o wypadkach żeglarskich, zderzeniach statków, pożarach na pokładzie i t. p., jakie przytrafiły się w pobliżu jego miejsca urzędowania.

Jakkolwiek komisarzowi awaryjnemu nie wolno aprobować i podpisywać w imieniu Towarzystwa Ubezpieczeń żadnych zobowiązań, umów ratunkowych, holowniczych i t. p., bez wyraźnego ad hoc upoważnienia ze strony zainteresowanego Towarzystwa Ubezpieczeń, to jednak obowiązany on jest wtajemniczać się we wszystkie akty i umowy tego typu, zawierane w imieniu stron przez armatora, względnie przez władze okrętowe i baczyć, aby treść ich była ułożona jaknajkorzystniej i jaknajwygodniej dla ubezpieczonych.

W związku z powyższem zaleca się komisarzowi awaryjnemu, w razie sposobności po temu, zawsze włączać do podobnych umów klauzulę: „no cure no pay" — „kein Erfolg, keine Zahlung".

Komisarz awaryjny musi mieć ciągle w pamięci, że wszelkie wydatki, poniesione w celach ratunku zagrożonego lub uszkodzonego ładunku muszą być współmierne z domniemanemi wynikami tej akcji ratunkowej.

Chociaż zacytowana instrukcja niezmiernie ułatwia komisarzom awaryjnym ich zadania, nie należy przypuszczać, aby wszystkie problematy, nastręczające się w praktyce, znalazły w niej rozwiązanie.

Uświadomić sobie trzeba, że rola i stanowisko komisarza awaryjnego jest jedną z najtrudniejszych placówek w ubezpieczeniach morskich.

Od komisarza awaryjnego wymaga się, z jednej strony czujności i wrażliwości odbiornika dźwiękowego, a z drugiej strony musi on być najsubtelniejszym dyplomatą, który wszystko widzi i analizuje, wszystkiemu, co stratę pogłębia, zapobiega, o wszystkiem, co ważne lub podejrzane, władzom swoim donosi, ale nie wypowie i nie napisze nigdy zbytecznego słowa i nie zajmnie ani na chwilę stanowiska, które mogłoby przesądzać odpowiedzialność Towarzystwa Ubezpieczeń, które komisarz awaryjny reprezentuje.

Władze okrętowe z natury ich stanowiska obowiązane są niezwłocznie po zawinięciu statku do portu zarządzić rozliczenie awaryjne.

Jeżeli władze okrętowe zaniedbają obowiązku swego w tym względzie, zainteresowanym uczestnikom wyprawy morskiej przysługuje prawo wystąpienia w ciągu roku do właściwego sądu:

1) bądź o zarządzenie przez sąd na wniosek strony rozliczenia awaryjnego;

2) bądź o nakazanie władzom okrętowym zarządzenia rozliczenia awaryjnego.

Pozatem zainteresowani uczestnicy wyprawy mogą poszukiwać od władz okrętowych szkód i strat, na jakie narażeni zostali na skutek zwłoki w dokonaniu rozliczenia. Szkody i straty te podlegają likwidacji przy ogólnem rozliczeniu awaryjnem.

Powyżej nakreślone czynności, dokonane przez władze okrętowe, władze sądowe, właściwe Urzędy Morskie, rzeczoznawców (taksatorów), komisarzy awaryjnych i t. d., stwierdzają faktyczny stan rzeczy, a wyniki ich są źródłem faktycznego materjału, będącego osnową awarji wspólnej (moment pierwszy rozliczenia awaryjnego).

SZKODY I STRATY, STANOWIĄCE TYTUŁ DO ROZLICZENIA AWARYJNEGO.

II. Szkody i straty, z tytułu których następuje rozliczenie awaryjne, dzielą się na dwie kategorje:

1) poczynione dla wspólnego dobra z substancji statku lub przewożonego mienia ofiary i wynikłe z tego tytułu szkody,

2) poniesione w związku z ratunkiem koszty.

Aby jednak te szkody i straty uznane były, jako tytuł do rozliczenia awaryjnego, poczynione ofiary i wydatki, które je spowodowały, muszą mieć specjalne cechy i odpowiadać pewnym warunkom, określonym przez prawa w danym wypadku obowiązujące.

A. Przedewszystkiem ofiary i wydatki muszą być spowodowane groźbą wspólnego niebezpieczeństwa.

Niebezpieczeństwo to musi być rzeczywiste, nie urojone, innemi słowy, niebezpieczeństwo musi być istotne i grozić natychmiast; pozatem ma ono przedstawiać coś więcej, niż zwykłe normalne niebezpieczeństwo z żeglugą morską związane; wreszcie musi być ono spowodowane niezwykłemi osobliwemi czynnikami zewnętrznemi.

Sama obawa przed możliwością zaistnienia niebezpieczeństwa i ofiary lub wydatki, na skutek tej obawy poczynione, nie są dostatecznem usprawiedliwieniem żądania rozliczenia awaryjnego; nie wystarcza również błędne przeświadczenie, że niebezpieczeństwo istnieje, jeżeli go faktycznie nie było.

Stopnia niebezpieczeństwa określić niepodobna. Zagadnienie, czy niebezpieczeństwo, w momencie, kiedy były poczynione ofiary lub poniesione wydatki, miało dostateczne napięcie, aby stanowić następnie usprawiedliwienie żądania rozliczenia awaryjnego, w każdym wypadku jest kwestją faktu.

Jako przykład na poparcie powyższego twierdzenia można przytoczyć sentencję sądów angielskich w sprawie Trafalgar S. S. Co przeciwko British and Foreign Mar. Ins. Co Ltd, gdzie

uznano, iż statek i ładunek nie był w niebezpieczeństwie, kiedy okręt— ugrzązł w błocie na miałkiem morzu i nadwerężył maszyny, puszczone w ruch w celu wydobycia statku na głębszą wodę, albowiem zostało stwierdzone, iż jakikolwiek, wówczas prawdopodobny wiatr mógł spowodować falę morską, wystarczającą do spłynięcia statku.

B. Ofiary i wydatki muszą być poczynione rozmyślnie; innemi słowy, muszą stanowić zamierzony akt woli ludzkiej, w przeciwieństwie do strat losowych (wypadkowych), spowodowanych przez ryzyko żeglugi morskiej.

C. Tak ofiarom, jak i wydatkom musi towarzyszyć rozwaga.

Jeżeli chodzi o ofiary, to muszą one być poczynione rozsądnie, co zaś do wydatków, to musi je cechować rzetelność, słuszność i umiarkowanie, a wysokość ich musi być uzgodniona z ich istotą.

D. Ofiary i wydatki z natury swojej muszą być nadzwyczajne, gdyż sam fakt awarji wspólnej jest zjawiskiem nadzwyczajnem, którego zgóry przewidzieć niepodobna.

Wydatki i straty, które wynikają z wykonania umowy przewozowej, nie dają prawa do żądania rozliczenia awaryjnego. Jeżeli więc przytrafia się zła pogoda i zachodzi przytem jeszcze groźba jej pogorszenia — tak, że kapitan daje zlecenie powiększenia szybkości statku w celu jaknajrychlejszego zawinięcia do portu, koszt paliwa, zużytego ponad zwykłą normę, nie jest uważany jako wydatek awaryjny.

Tak samo rzecz się ma z dodatkowemi kosztami na paliwo, środki żywności i żołd załogi w razie przedłużenia podróży, spowodowanego uszkodzeniem statku.

Wydatki te obowiązany jest ponieść właściciel statku z racji ciążącego na nim w stosunku do właścicieli ładunku obowiązku przewozowego.

E. Jedynym celem ofiar i wydatków powinno być całkowite lub częściowe ocalenie od niebezpieczeństwa mienia, zagrożonego podczas wspólnej wyprawy.

Usiłowania, zmierzające do ochrony wyłącznie tylko statku lub samego tylko ładunku, albo dążenie do pomyślnego wykonania zamierzonej wyprawy, nie może być dostatecznem usprawiedliwieniem ofiar i wydatków. Tak przynajmniej punkt ten ujmują prawa angielskie.

W wielu innych krajach morskich (Niemcy, Francja, państwa skandynawskie etc.) dążenie do wykonania zamierzonej wyprawy, ewentualnie dobro i korzyści tejże uważane są za dostateczne usprawiedliwienie awarji wspólnej. Ta rozbieżność zresztą, jak i różne inne, dające się zauważyć w dziedzinie awarji wspólnej między systemem awaryjnym kontynentalnym i systemem awaryjnym angielskim, wynika z zasadniczej różnicy ducha awaryjnych praw angielskich i romańskich, o czem już wyżej była mowa. Romańskie kraje dążą w swojem prawodawstwie i praktyce do zapewnienia korzyści wspólnej wyprawie morskiej (commun benefit system), a Anglja hołduje jedynie tylko ideałowi wspólnego bezpieczeństwa wyprawy morskiej (common safety system).

F. Wreszcie zadeklarowane straty muszą być bezpośrednim wynikiem lub logicznem następstwem aktu awarji wspólnej.

Jeżeli więc np. podczas wrzucania ładunku do morza woda dostanie się do komór podpokładowych i zamoczy inny, znajdujący się tam ładunek, straty, wynikłe z powodu zamoczenia, są traktowane narówni ze stratami, wynikłemi z tytułu wrzuconego do morza ładunku i uważane są jako awarja wspólna (jako dalszy ciąg awarji wspólnej).

Czynniki kompetentne stanowisko takie uzasadniają tezą, że ci, którzy zdecydowali wrzucenie ładunku do morza, przy powzięciu tej decyzji musieli uwzględnić również ryzyko wtargnięcia wody morskiej do komór podpokładowych.

Jeżeli jednak silne zazwyczaj w takich wypadkach kołysanie morza uszkodziło jednocześnie znajdujące się w jednej z sąsiednich komór balony z kwasem siarczanym i rozlany płyn spalił lub uszkodził leżący obok ładunek, to szkoda taka nie może być zakwalifikowana jako awarja wspólna.

Celem możliwie wszechstronnego wyjaśnienia pojęć tak ofiar, jak i wydatków, stanowiących awarję wspólną, należy chociaż w krótkości rozważyć jeszcze ich najbardziej typowe formy i przejawy.

Co do ofiar, poczynionych z przynależności lub sprzętu statku, to uświadomić sobie należy z całą uwagą, że użycie maszyn lub sprzętu statku w normalny, przez ustawę i praktykę żeglarską przewidziany sposób (nawet gdy takie użycie ewentualnie przekracza pewną, zwykle stosowaną miarę), nie może być kwalifikowane, jako awarja wspólna.

Jeżeli jednak na rozkaz kapitana statku, w chwili niebezpieczeństwa, dla dobra ogólnego, jakakolwiek część statku lub sprzęt statku, rozmyślnie uszkodzone zostaną lub użyte będą w sposób i dla celów wręcz przeciwnych ich przeznaczeniu, nie bacząc na ryzyko nadwerężenia lub zniekształcenia, szkoda z tytułu tych ofiar wynikła stanowi awarję wspólną.

W tym sensie należy interpretować użycie żagli do zatkania szpar, któremi przecieka woda do komór okrętowych, lub zabezpieczenie żaglami uszkodzonych podczas burzy nakryć otworów, które łączą pokład z dolnemi komorami statku.

Jako przykład ofiar z przynależności statku uczynionych, wypada również zacytować zerwanie masztów, żagli, poręczy i t. p., dokonane wówczas kiedy statek leży całkowicie na boku i dla bezpieczeństwa ogólnego koniecznem jest przywrócenie mu równowagi.

Do tej samej kategorji ofiar należy uszkodzenie śrub i wałów z powodu nadmiernej pracy maszyn, spowodowanej groźbą zatonięcia statku, węgiel zużyty podczas tej wzmożonej działalności maszyn i. t. d.

Uszkodzenie statku, w trakcie rozmyślnego zatapiania go w celu stłumienia pożaru, stanowi również awarję wspólną. Jeśeli jednak statek utknął w innych okolicznościach, szkoda z tego tytułu wynikła zazwyczaj nie należy do awarji wspólnej.

Rozmyślne osadzenie statku, jeżeli nie było intencji gaszenia wtedy pożaru, w poszczególnych krajach bywa różnie kwalifikowane; w Anglji np. do niedawna takie osadzenie statku dawało powód do licznych sporów i procesów; dopiero rozpoczęte w 1924 roku stosowanie York Antwerp Rules 1924 z ich jasnem ujęciem przepisów, dotyczących rozmyślnej akcji tę różnicę stanowisk usunęło.

Wyrzucenie do morza części przewożonego mienia jest najzwyklejszą formą ofiar, przez awarję wspólną spowodowanych. Uwzględnia się zazwyczaj jako awarję wspólną zatopienie części lub całości ładunku, wyrzucenie do morza zerwanych masztów okrętowych, przyrządów do nawijania lin (bębnów linowych), żagli i innego sprzętu pokładowego — zawsze rozumie się z zastrzeżeniem intencji odciążenia statku wobec grożącego niebezpieczeństwa.

Wyjątek stanowi ładunek, umieszczony na samym pokładzie, a nie w komorach podpokładowych (Deckladung) Wrzucenie takiego ładunku do morza tylko w niektórych specjalnych wypadkach (transporty kabotażowe lub zwyczaj tolerowania takich przesyłek w niektórych krajach) — daje tytuł do odszkodowania awaryjnego.

Szkoda spowodowana zamoczeniem przy gaszeniu pożaru na statku stanowi awarję wspólną. Jeżeli jednak opakowanie ładunku, uszkodzonego przez wodę, nosi już ślady pożaru, pozycję taką wyklucza się z awarji wspólnej. Z uwagi na powyższe, przy wyładowywaniu uszkodzonej partji ładunku, należy zwracać baczną uwagę, czy uszkodzenie spowodowane zostało przez zamoczenie i przez pożar, czy też wyłącznie przez działanie wody.

Stanowi również ofiarę w sensie awarji wspólnej zużycie przewożonego ładunku zamiast paliwa, przy istnieniu jednak możliwości stwierdzenia, że zasadniczo zapas paliwa, przygotowany pierwotnie, mógł w normalnych warunkach wystarczyć.

Wyrzucenie do morza ładunku powoduje zwykle utratę przewoźnego (frachtu). Przyniesiony w takich warun-

kach w ofierze fracht stanowi również awarję wspólną.

Co do wydatków, to każdy nadzwyczajny wydatek, celowo zarządzony w chwili niebezpieczeństwa w celach łącznego ratunku wspólnej wyprawy morskiej, stanowi tytuł do rozliczenia awaryjnego.

Tak więc, jeżeli statek utknął (stranding) na brzegu lub mieliźnie w niebezpiecznej pozycji, to dla odciążenia go i wyładowania z jednej strony konieczna bywa pomoc lichtug i lądowych rąk roboczych, a z drugiej strony niezbędną bywa pomoc holowników dla ściągnięcia statku na wodę.

Wydatki, poniesione w związku z tą akcją ratowniczą, kwalifikować trzeba, jako awarję wspólną i winny być one w proporcjonalnej mierze poniesione przez wszystkich uczestników wyprawy morskiej.

Najbardziej typowym i najczęściej się zdarzającym w ostatnich czasach przykładem wydatków, kwalifikowanych jako awarja wspólna, są różne opłaty portowe, koszty pilota, świadczenia za postój statku i t. p., które łączą się z zawinięciem statku do portu schronienia w celach wspólnego bezpieczeństwa.

W tym wypadku może również zachodzić, w związku z koniecznością remontu statku, potrzeba przeniesienia ładunku na ląd, z czem znowu wiąże się wydatek na ponowne załadowanie.

Uwzględniać również należy opłaty połączone z wyjazdem statku z portu schronienia i ewentualne koszty robocizny w porcie schronienia, przy pompowaniu wody z luk okrętowych, zalanych przez szpary, które potworzyły się wskutek uszkodzenia statku.

Kwalifikacja pewnego typu wydatków wymaga specjalnej rozwagi i umiejętnej analizy. Tak więc, jeżeli przy osadzeniu statku dla zapewnienia bezpieczeństwa wspólnej wyprawie, podjęta została cała serja działań ratunkowych, łącznych w swojej intencji, ale różnych co do istoty i formy, wykonanych nie jednocześnie, lecz następujących kolejno, jedno po drugiem — to, dla zakwalifikowania wydatków, które pociągnęły za sobą te zabiegi, niezbędnem jest zbadanie intencyj każdego zabiegu ratunkowego poszczególnie. Powiedzmy np., że pierwszym aktem ratunku było przeniesienie ładunku na ląd i umieszczenie go w bezpiecznem miejscu; drugim aktem były zabiegi, mające na celu ściągnięcie statku różnemi środkami na głębszą wodę — wszystkie jednak usiłowania w tym względzie były daremne i zawiodły; na skutek tego podjęty był trzeci zabieg — przekopanie kanału, po którym okręt mógłby spłynąć na głębszą wodę. Jeżeli akcja ratunkowa w każdym z rzeczonych trzech momentów miała na celu łączne bezpieczeństwo wspólnej wyprawy morskiej — wszystkie poniesione wydatki stanowią awarję wspólną. W przeciwnym razie, t. j. jeżeli którykolwiek z zabiegów miał na celu jedynie dobro statku lub wyłącznie ładunku — wydatki, z tym zabiegiem związane, wyłącza się z awarji wspólnej i pozycja ta obciążać będzie jedynie tylko zainteresowaną stronę.

Z powyższego wynika, iż akty woli ludzkiej, jako awarja wspólna kwalifikowane, w zależności od różnych, a nieprzewidzianych czynników zewnętrznych, które je spowodowały, przybierają bardzo różnorodne formy i postacie.

W ten sposób powstają różne typy i rodzaje awarji wspólnej i różne formy szkód i strat.

Dążenie do kazuistycznego wyliczenia tych różnych typów i form jest daremne i bezcelowe; zjawiska te prawie nigdy nie powracają w tych samych ramach; życie nie znosi szablonów i daje zawsze prawie każdemu przypadkowi awarji wspólnej inne cechy indywidualne i inną postać; każdy przypadek ma swoje własne okoliczności, które bardzo rzadko się powtarzają.

W sięgającej tysięcy lat praktyce awarji wspólnej wyłoniły się w tej dziedzinie tylko pewne kategorje zbliżonych do siebie zdarzeń, pod pojęcie których częściowo, lecz nigdy prawie całkowicie, podpada konkretny dany wypadek. Dopiero należyte wczucie się w historję i analizę różnych typów awarji wspólnej i w wiekowy rozwój tego jedynego w w swoim rodzaju instytutu prawa morskiego — może dać orjentację tak co do kwalifikowania faktycznej strony każdego przypadku, jak i co do oceny jego następstw.

Dla przykładu, poniżej wskazane są pobieżnie różne kategorje typów awarji wspólnej, które znalazły wyraz w współczesnych prawodawstwach i orzecznictwie sądowem ważniejszych krajów morskich:

1) Wyrzucenie do morza ładunku, części statku lub sprzętu okrętowego; zerwanie i porzucenie masztów, lin, żagli, kotwic, łańcuchów kotwicznych oraz wynikłe stąd dla statku i ładunku dalsze szkody i straty.

Zabiegi te mają bardzo dawne tradycje; datują się one, jak była wyżej wzmianka, od czasów fenickich i posłużyły jako punkt wyjścia i początek rozwoju instytutu prawnego awarji wspólnej. W współczesnem prawie niemieckiem uprawnienia kapitana statku do stosowania wyżej wymienionych zabiegów awaryjnych idą bardzo daleko; wola kapitana statku jest czynnikiem ostatecznie decydującym, ale i odpowiedzialność za słuszność i celowość poczynionych zarządzeń całym ciężarem spada na niego wyłącznie.

Angielskie prawo zwyczajowe kwalifikuje te radykalne zabiegi, jako awarję wspólną, z wielką ostrożnością, niemal ze sceptycyzmem, i żąda zawsze ważkich dowodów, iż środek ten był nieunikniony.

Prawa francuskie, hiszpańskie i inne żądają, aby wyżej wymienione zabiegi były wynikiem uchwał Rady Okrętowej; Radę tę w każdym wypadku zwołuje kapitan z przedstawicieli załogi okrętowej; udział w niej biorą również obecni, ewentualnie, na statku właściciele ładunku.

2) Wyładowanie całości lub części ładunku ze statku na lichtugi w celu odciążenia statku, jak również umieszczenie tegoż ładunku z powrotem na statku, a wreszcie szkody i straty z tego tytułu wynikłe dla statku i ładunku.

3) Osadzenie statku jeżeli nastąpi w celu uniknięcia zatonięcia lub rekwizycji, ewentualnie w celu przeszkodzenia grabieży statku przez piratów.

York Antwerp Rules 1924 kwalifikują również jako awarję wspólną wepchnięcie statku na mieliznę w celu stłumienia pożaru na statku; przedziurawienie w tym celu palącego się statku bywa również uwzględniane jako awarja wspólna.

W razie przypadkowego osadzenia statku na mieliźnie, szkody stąd wynikłe nie stanowią awarji wspólnej, natomiast należą do niej koszty, poniesione w związku ze ściągnięciem statku z mielizny, oraz szkody umyślnie w tym celu wyrządzone statkowi lub ładunkowi, w szczególności szkody i koszty, spowodowane przez wyładowanie na lichtugi ładunku i ewentualne ponowne umieszczenie go na statku.

4) Zawinięcie z konieczności do portu schronienia dla ocalenia statku i ładunku od wspólnego niebezpieczeństwa, a szczególnie w celu dokonania niezbędnej naprawy uszkodzeń statku, które się przytrafiły podczas podróży.

W tym wypadku zalicza się do awarji wspólnej koszty zawinięcia i wyjścia z portu schronienia, koszty pobytu statku w porcie, żołd, utrzymanie oraz koszty zakwaterowania załogi podczas pobytu na lądzie, koszty koniecznego wyładowania i przechowania ładunku na lądzie oraz ponownego załadowania.

Oczywiście, w rachubę wchodzą tylko koszty, powstałe w czasie trwania przyczyny, zmuszającej statek do pobytu w porcie schronienia.

Koszty naprawy statku należą do awarji wspólnej tylko o tyle, o ile samo uszkodzenie statku posiada cechy awarji wspólnej.

5) Obrona statku przed nieprzyjacielem lub piratami.

6) Wykupienie statku i ładunku w razie zatrzymania statku przez nieprzyjaciela lub piratów.

7) Wszelkie straty i koszty, poniesione dla uzyskania środków pieniężnych, potrzebnych podczas trwania podróży w związku z pokryciem szkód awarji wspólnej lub wydatków rozliczenia awaryjnego i t. p.

York Antwerp Rules 1924 przewidują jeszcze różne inne typy awarji wspólnej, jak np. nadwerężenie ma-

szyn lub kotła, przy usiłowaniach ściągnięcia statku z mielizny, zużycie ładunku, części statku, sprzętu okrętowego lub prowiantu na opał, wskutek wyczerpania zapasu właściwego paliwa i t. d.

Tak się przedstawiają w pobieżnem ujęciu szkody i straty, mające charakter awarji wspólnej i stanowiące tytuł do rozliczenia awaryjnego. (Moment II drugi rozliczenia awaryjnego).

KATEGORJE INTERESÓW UCZESTNICZĄCE W POKRYCIU STRAT I SZKÓD AWARYJNYCH.

III. Za szkody i straty, spowodowane ofiarami lub wydatkami, które zarządzone zostały dla wspólnego ratunku przez władze okrętowe, odpowiadają pospołu wszystkie zainteresowane w wyprawie morskiej strony.

Każda ze stron odpowiada wyłącznie tylko wartością mienia, które zostało przez nią w wyprawie morskiej zaangażowane, czyli odpowiedzialność uczestników wyprawy morskiej nie jest osobista lecz rzeczowa.

Takie ograniczenie odpowiedzialności i takie jej ujęcie należy uznać za sprawiedliwe, gdyż jest ono do pewnego stopnia przynajmniej współmierne z wyjątkowem ryzykiem materjalnem, na które narażeni są uczestnicy wspólnej wyprawy morskiej. Zachodzi tu przytem pewnego rodzaju wspólność ustawowa (gestzliche Gemeinschaft, communaute d'interéts), wyrażająca się we wspólnem ryzyku i wspólnej odpowiedzialności.

Niewątpliwie, w założeniu prawnem takiego wzajemnego ustosunkowania się interesów stron, tkwi ta sama idea wspólności, która stworzyła niegdyś Lex Rhodia de iactu i która w średniowieczu była podstawą handlowych wypraw morskich. W myśl tej zasady za ogół szkód i strat, spowodowanych awarją wspólną, odpowiadają: armator tylko statkiem z przynależnościami i ewentualnie frachtem, właściciele ładunku tylko wartością ładunku i t. d.

Na tle wyżej wzmiankowanej rzeczowej odpowiedzialności, we wszystkich krajach morskich wytworzył się i jest stosowany dzisiaj, ustawowo lub zwyczajowo, przywilej prawa zastawu, ciążący na wszystkich kategorjach mienia, zaangażowanych w wyprawie morskiej, na rzecz stron, którym odszkodowanie awaryjne przypada. Rzeczone prawo zastawu ma służyć zabezpieczeniom pokrycia udziałów awaryjnych przez wszystkich uczestników wyprawy morskiej względnie przez wszystkie kategorje przewożonego mienia.

Jeżeli chodzi o odszkodowanie, które ciąży na ładunku, to może być ono wypłacone przed lub po wydaniu ładunku, jeżeli w tym ostatnim wypadku zostaną należycie zabezpieczone prawa zainteresowanych. Aby strona, uprawniona do otrzymania odszkodowania, nie była narażona na straty, odbiorca przyjmujący ładunek, na którym ciąży pokrycie awarji wspólnej i za który odnośna należność nie jest jeszcze zapłacona, wystawia zwykle na żądanie kapitana statku t. zw. bon awaryjny (average bond, Havereirevers), mocą którego przyjmuje na siebie osobistą odpowiedzialność za wszelkie należności, przypadające od tej partji ładunku z tytułu awarji wspólnej.

Jeżeli ładunek taki był ubezpieczony, zazwyczaj bon awaryjny podpisuje Towarzystwo Ubezpieczeń.

Dopóki odszkodowanie awaryjne, przypadające od danej partji ładunku, nie jest uiszczone, względnie zabezpieczone kaucją lub bonem awaryjnym, władzom okrętowym nie wolno wydawać ładunku tego ze statku. Jeżeli kapitan wbrew powyższemu, wyda ładunek, odpowiada osobiście za ewentualne szkody i straty przed uprawnioną do odszkodowania stroną. W razie nieodpowiedzialności kapitana odpowiada armator.

W czasie, kiedy ładunek znajduje się na statku, armator, a w jego zastępstwie władze okrętowe, z mocy samego prawa, władne są wykonywać na rzecz strony uprawnionej wszelkie prawa, wynikające z przywileju zastawu, który ciąży na danej partji ładunku. W związku z tem tak armator, jak i władze okrętowe, mogą podejmować, dopóki ładunek znajduje się na statku, wszelkie kroki sądowe w celu realizacji rzeczonego prawa zastawu.

Ogół szkód i strat, spowodowanych przez awarję wspólną, rozdziela się między poszczególne kategorje interesów, biorących udział w wyprawie morskiej (statek, fracht, ładunek i t. d.) w stosunku do ich wartości (contributions — składki awaryjne).

Co do odpowiedzialności statku, to prawo zwyczajowe Anglji, prawa Stanów Zjednoczonych, prawodawstwa: niemieckie, skandynawskie, hiszpańskie, większości krajów Ameryki Południowej oraz York Antwerp Rules 1924 uznają zasadę, iż statek wraz z przynależnościami odpowiada:

1) wartością, jaką w końcu podróży, w chwili wyładowania posiada, przyczem od wartości tej odlicza się wartość naprawy statku i uzupełnień jego sprzętu i materjału, dokonanych po wydarzeniu się awarji;

2) wartością wynagrodzenia, należnego za rzeczywistą szkodę, wyrządzoną statkowi i jego przynależnościom wskutek awarji wspólnej.

W przeciwieństwie do tak daleko pojętej odpowiedzialności statku w wyżej wymienionych krajach, prawodawstwa Francji, Włoch, Portugalji, Turcji i niektórych krajów południowo-amerykańskich przewidują odpowiedzialność statku tylko do połowy jego wartości w porcie wyładowania.

Koncepcja odpowiedzialności ładunku jest we wszystkich prawie krajach morskich co do zasady jednolita i tylko metody szacunkowe różnią się nieznacznie.

Odpowiedzialność tę sformułować można naogół w sposób następujący:

1) nieuszkodzony ładunek odpowiada wartością, którą posiada w końcu podróży w miejscu i w chwili wyładowania statku lub w razie utraty statku w miejscu i chwili ocalenia ładunku, z odliczeniem cła i innych odnośnych kosztów;

2) ładunek zepsuty podczas podróży albo uszkodzony w inny sposób, niż w awarji wspólnej, odpowiada wartością, którą posiada w stanie uszkodzonym, w końcu podróży, w miejscu i chwili rozpoczęcia wyładowania statku, względnie ocalenia ładunku, przyczem odlicza się pozycje, zaoszczędzone na frachcie, cle i kosztach;

3) ładunek, przyniesiony w ofierze podczas awarji wspólnej, t. j. całkowicie stracony, odpowiada wartością, którą posiada ładunek tego samego rodzaju w miejscu przeznaczenia, przy rozpoczęciu wyładowania statku, przyczem odlicza się te koszty, które wskutek utraty ładunku zaoszczędzono na frachcie, cle i ewentualnych innych pozycjach;

4) ładunek uszkodzony w awarji wspólnej odpowiada wartością, posiadaną w stanie uszkodzonym w końcu podróży, w miejscu i chwili rozpoczęcia wyładowania statku względnie w miejscu ocalenia, po potrąceniu pozycyj zaoszczędzonych na frachcie, cle i innych kosztach.

Do wartości tej dolicza się wynagrodzenie awaryjne za uszkodzenie ładunku, obliczone z uwzględnieniem wszystkich faktycznych okoliczności przebiegu awarji wspólnej.

5) Ładunek, wrzucony do morza w związku z awarją wspólną i następnie ocalony, uczestniczy w pokryciu tejże awarji oraz ewentualnej późniejszej awarji wspólnej tylko wtedy, jeżeli właściciel zażąda odszkodowania awaryjnego za szkodę.

Właściciel może więc albo zadowolnić się ocalonym ładunkiem bez jakiegokolwiek odszkodowania awaryjnego, albo żądać odszkodowania awaryjnego, przy równoczesnem uczestniczeniu wyratowanego ładunku w pokryciu awarji.

W pokryciu awarji wspólnej uczestniczy również ładunek, na który nie wystawiono konosamentu, ładunek, o którym nie wspomina ani manifest, ani dziennik ładunkowy, kosztowności, dzieła sztuki, walory i pieniądze, nienależycie zadeklarowane do przewozu, oraz ładunek z górnego pokładu (Deckladung), ale tylko wtedy, jeżeli zostaną uratowane. Przedmioty te uczestniczą w pokryciu awarji wspólnej, pomimo że nie dają zazwyczaj prawa do odszkodowania awaryjnego.

Nie uczestniczą w pokryciu awarji wspólnej zapasy wojenne, prowiant, bagaż pasażerski i osobiste rzeczy załogi, chyba że poszkodowany, w razie ich uszkodzenia lub utracenia podczas awarji wspólnej, otrzyma z tego tytułu odszkodowanie awaryjne.

Żołd załogi nie bierze również udziału w pokryciu awarji wspólnej.

Udział frachtu w pokryciu awarji wspólnej ujmują w różny sposób prawodawstwa ważniejszych krajów morskich.

Kodeks handlowy niemiecki określa rzeczony udział w sposób następujący:

1) ocalony a więc zarobiony fracht uczestniczy w pokryciu awarji wspólnej tylko do dwóch trzecich sumy brutto, z czego potrącają się te pozycje, które armator byłby zaoszczędził, gdyby odnośny ładunek przepadł całkowicie podczas awarji wspólnej;

2) fracht, utracony wskutek zupełnej utraty samego ładunku podczas awarji wspólnej, uczestniczy w pokryciu awarji wspólnej do dwóch trzecich sumy, jaka przyznana została armatorowi tytułem wynagrodzenia awaryjnego za tę pozycję.

Angielskie prawo i York Antwerp Rules 1924 przewiduje odpowiedzialność całej sumy frachtu brutto.

Zgodnie z §§ 401 i 417 Code de commerce, tylko połowa sumy frachtu uczestniczy w pokryciu awarji wspólnej.

Przewoźne pasażerskie uczestniczy w pokryciu szkody awaryjnej tylko tą częścią, która przypada na odcinek podróży od miejsca awarji aż do portu przeznaczenia, po potrąceniu pewnych pozycyj, które armator zaoszczędziłby, gdyby statek był zginął podczas awarji wspólnej.

PROCENTOWE OKREŚLENIE WYSOKOŚCI AWARJI WSPÓLNEJ I OKREŚLENIE WYSOKOŚCI SKŁADEK AWARYJNYCH (CONTRIBUTIONS).

IV. W celu określenia wysokości awarji wspólnej i składek awaryjnych biegły awaryjny, na podstawie faktycznego materjału, który został do jego rozporządzenia przez strony dostarczony, wyprowadza dwie różne masy:

1) bierną i 2) czynną, wzajemny stosunek których wyraża procentowo wysokość awarji wspólnej (Havarieprozentsatz).

Bierną masę stanowić powinien ogół szkód i strat, wyrządzonych podczas awarji wspólnej wszystkim kategorjom interesów, jakie w wyprawie morskiej uczestniczyły: do tego dochodzi ogólna suma kosztów, wynikłych przy ustaleniu i repartycji szkód i strat awaryjnych.

Czynną zaś masę stanowić będą należycie ocenione wartości wszystkich kategoryj interesów, jakie w pokryciu awarji wspólnej uczestniczą, a więc, zależnie od okoliczności: ogólna suma wartości nieuszkodzonego mienia i uszkodzonego częściowo mienia wraz z wynagrodzeniem za część uszkodzoną; wynagrodzenie za całkowicie utracone mienie; fracht w pewnej, przez poszczególne prawa przewidzianej mierze lub też wynagrodzenie za jego utraconą część etc.

Oczywiście niezawsze wszystkie te pozycje wchodzą w rachubę.

Stosunek biernej do czynnej masy wyraża stosunek procentowy, w którym poszczególne kategorje interesów uczestniczą w pokryciu awarji wspólnej.

Ustalenie tego stosunku i równoczesna repartycja ogólnej szkody awaryjnej między poszczególne kategorje interesów, odpowiednio do określonej ad hoc wartości każdej jest ostatecznem zadaniem rozliczenia awaryjnego (dyspaszy).

Aby sobie uświadomić, jak się przedstawia taka repartycja w praktyce, weźmy dla orjentacji przypadek, że stosunek biernej do czynnej masy wynosi.

20 : 100 (20 —).

Przy takim stosunku pozycje:

1) nieuszkodzone, zachowując 100 % swej wartości, płacą z tytułu pokrycia awarji 20 % swej wartości (contribution — składka).

2) utracone całkowicie podczas awarji wspólnej, tracąc 100 % swej wartości, otrzymują 80 % swej wartości, jako wynagrodzenie awaryjne;

3) uszkodzone w stosunku 10 %, tracąc tylko 10 % swej wartości, płacą 10 % swej wartości z tytułu pokrycia awarji (contribution);

4) uszkodzone w stosunku 50 %, tracąc 30 % więcej, niż wynosi awarja wspólna, otrzymują 30 % swej wartości jako odszkodowanie awaryjne.

Ustalenie szkód, wynikających z awarji wspólnej, i ich procentowa repartycja na statek, fracht, ładunek e. t. c., w drodze rozliczenia awaryjnego, jest tak dla ubezpieczonych, jak i dla Zakładów Ubezpieczeń, bezwzględnie obowiązujące.

Zakład Ubezpieczeń, jako dłużnik z umowy ubezpieczenia, obowiązany jest płacić tylko za szkody i straty, ustalone w powyższem postępowaniu.

Zamieszczone poniżej wyciągi z autentycznego rozliczenia awaryjnego (dyspaszy) ilustrują bardziej szczegółowo praktyczne zadania i procedurę tej czynności.

c. d. n.

Postulaty rozwoju portu gdyńskiego

NA ŻYCZENIE p. ministra Przem. i Handlu A. Romana, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zorganizowała w Gdyni konferencję dla przedstawienia p. wicepremjerowi E. Kwiatkowskiemu najaktualniejszych postulatów rozwoju portu gdyńskiego. Konferencję zagaił prezes Izby p. St. Tor. Następnie dyr. Izby dr. Kulikowski, wicedyr. Izby Kawczyński i dyr. Zw. Gdyńskich Ekspedytorów Port. Michalewski kolejno zreferowali zagadnienia rozwoju handlu, uprzemysłowienia i kwestje robotnicze na terenie portu gdyńskiego.

W dyskusji nad temi referatami zabrał głos p. wicepremjer Kwiatkowski, który przedstawił obszernie prace rządu w zakresie zrównoważenia budżetu, jak również w zakresie najważniejszych bieżących zagadnień gospodarczych. W szczególności p. wicepremjer poinformował zebranych o wytycznych projektu reformy opłat za świadectwa przemysłowe, idących w kierunku udzielania największych ulg przedsiębiorstwom, zatrudniającym największą liczbę robotników. P. wicepremjer stwierdził konieczność wyrobienia woli w społeczeństwie dla pozytywnej pracy i pozbycia się pesymizmu. Na zakończenie oświadczył on, że w Gdyni dawał się dotychczas wyraźnie odczuć pożądany nastrój optymizmu, który nadal winien ożywiać życie gospodarcze Gdyni.

Targi Gdyńskie

W DNIU Święta Morza — w obecności władz cywilnych i wojskowych z wicekomisarzem Rządu inż. Szaniawskim, kontradmirałem Unrugiem i prezesem Izby Przem.-Handl. w Gdyni sen. Torem na czele, przedstawicieli sfer gospodarczych oraz licznie zgromadzonej publiczności, zostały otwarte Targi Gdyńskie. Otwarcia dokonał wicekomisarz Szaniawski, poczem prezes Izby Przem.-Handlowej sen. Tor wygłosił do zgromadzonych przemówienie, akcentując doniosłość znaczenia Targów dla Gdyni. Mówca podkreślił przytem, że otwarcie tegorocznych Targów w dniu Święta Morza, gdy myśl całej Polski skupia się wokół Gdyni, słusznie może być uważane za etap w realizacji planu rozwoju Gdyni, jako ośrodka handlowego.

Tegoroczne Targi Gdyńskie były zasadniczo ograniczone do dwuch głównych działów a mianowicie budownictwa — przemysłu budowlanego i rybołówstwa — przemysłu rybnego. W Targach wzięło udział wiele poważnych firm. Całość Targów zamykały eksponaty na wolnym terenie, wyobrażające modele nowoczesnych domów weekendowych oraz z dziedziny sportu wodnego.

Solidny dobór eksponatów i układ stoisk przyczyni, się do powodzenia Targów Gdyńskich.

Zamknięcie Targów nastąpiło w niedzielę dnia 12 b.m. Uroczystość zamknięcia poprzedził wielki zjazd rzemiosła, którego uczestnicy udali się w pochodzie z orkiestrą i sztandarami na tereny Targów, gdzie przemówienie okolicznościowe, reasumujące zadania i pracę Targów Gdyńskich, wygłosił Komisarz Rządu mgr. Sokół.



Targi Gdyńskie. Wejście główne.

Eskadra fińska w Gdyni

W DNIU 3-go lipca przybyła do Gdyni z nieoficjalną wizytą flota fińska w składzie 1 pancernika obrony wybrzeża „Ilmarinen" i 2-ch łodzi podwodnych „Vetehinen" i „Vesihiisi", pod dowództwem komandora por. Eero Rahola.

Przed wejściem do portu okręt fiński „Ilmarinen" oddał salut narodowy i admiralski, na co odpowiedział ORP „Bałtyk".

Flota fińska stała w basenie Prezydenta, przy molo Wilsona. Dowódca floty fińskiej wizytował konsula fińskiego w Gdyni, dowódcę floty polskiej oraz Komisarza Rządu.

W związku z przybyciem floty fińskiej do Gdyni, przyjechał z Warszawy attaché wojskowy fiński mjr. Ake Slöör. Na okręcie „Ilmarinen" przybyła orkiestra fińskiej marynarki wojennej, która urządziła na skwerze Kościuszki publiczny koncert.

Okręty fińskie opuściły Gdynię w poniedziałek 6 bm. wieczorem, żegnane przez oficerów Dowództwa Floty, konsula finlandzkiego w Gdyni dr. Darskiego oraz mjr. Ake Slööra. Licznie zgromadzona na molo Wilsona publiczność żegnała odjeżdżające okręty serdecznemi okrzykami. W czasie odjazdu okrętów orkiestra polskiej marynarki wojennej odegrała hymny narodowe polski i finlandzki, zaś na okręcie „Ilmarinen" grała orkiestra marynarki finlandzkiej. Oficerowie polskiej Marynarki Wojennej odprowadzili na dwuch holownikach finlandzkie okręty aż do cypla helskiego. W odprowadzeniu wzięła też udział publiczność, która na kilku wycieczkowych motorówkach wyjechała za okrętami na morze.



Fiński pancernik „Ilmarinen" w Gdyni

Ruch okrętowy i towarowy w Gdyni w I półroczu 1936 r.

W PIERWSZEM półroczu b. r. zawinęło do portu gdyńskiego 2.314 statków, wobec 2.259 w tym samym okresie czasu r. ub., t. j. o 2,4% więcej. Pojemność statków na wejściu wyniosła w okresie sprawozdawczym 2.295,8 tys. trn. wobec 2.127,8 tys. trn. w pierwszem półroczu r. ub., czyli wzrosła o 7,8%.

Port gdyński opuściło w pierwszem półroczu b. r. 2.315 statków, wobec 2.164 statki w tym samym czasie r. ub., tj. więcej o 6,9%. Pojemność tych statków wyniosła 2.286,8 tys. trn., wobec 2.127,4 tys. trn. w r. ub. (wzrost o 7,4%).

Ogółem na wejściu i wyjściu tonaż statków w pierwszem półroczu b. r. wyniósł 4.582,6 tys. trn., wobec 4.255,2 tys. trn. w analogicznym okresie czasu r. ub. Ogólny więc tonaż statków, zawijających do portu i odpływających, wzrósł w pierwszem półroczu b. r. w porównaniu z pierwszemi 6 miesiącami r. ub. o 7,6%.

Należy przypomnieć, że statystyka wykazuje równocześnie wzrost ogólnego obrotu towarowego portu gdyńskiego w ciągu pierwszych 6-ciu miesięcy b. r. w stosunku do pierwszego półrocza r. ub. o 3,1%.

W pierwszem półroczu b. r. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego (łącznie ze śródlądowym) wyniosły 3.676,8 tys. t. wobec 3.565,0 tys. t. w tym samym okresie czasu roku ubiegłego.

Obroty zamorskie wzrosły o 3,4% z 3.489,5 tys. t. w pierwszem półroczu r. ub. do 3.609,1 tys. t. Przywóz zamorski w okresie sprawozdawczym (od stycznia do czerwca włącznie r. b.) wyniósł 549,4 tys. t. wobec 559,8 tys. t. w pierwszem półroczu r. ub., wykazując spadek o 1,8%. Natomiast wywóz zamorski wzrósł o 4,4% (3.059,7 tys. t. w pierwszem półroczu r. b. wobec 2.929,7 tys. t. w r. ub.).

Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem w pierwszem półroczu r. b. wyniosły 23,7 tys. t. wobec 13,1 tys. t. w tym samym czasie r. ub.

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną w okresie sprawozdawczym wyniosły 44,0 tys. t. wobec 62,4 tys. t. w tym samym czasie r. ub.

Naukowo-filmowa ekspedycja szkocka w Gdyni

ZAWINĄŁ do portu gdyńskiego angielski yacht ,,Rosalind". odbywający podróż naokoło świata.

Ekspedycja ma na celu z jednej strony propagandę Szkocji, z drugiej zaś robienie reportażu filmowego ze zwiedzanych krajów dla użytku angielskich sfer pedagogiczno-naukowych. Na jachcie przybyło 8 osób, z których 4 stanowią załogę yachtu a 4 właściwą ekspedycję naukowo-filmową. Kierownikiem ekspedycji z ramienia World Cruise & Education Filming Expedition jest Mr. J. C. Elder z Glasgow.



Yacht szkocki „Rosalind" w porcie gdyńskim

Yacht ,,Rosalind" pozostanie w Gdyni przez 3 tygodnie. W tym czasie dokonane zostaną zdjęcia filmowe z portu gdyńskiego i miasta, charakterystycznych okolic regjonalnych na Pomorzu jak Kartuzy, Wejherowo, Puck i t. d., poczem ekspedycja uda się w celu zwiedzenia ważniejszych miast i miejscowości w Polsce jak Warszawa, Kraków, Lwów, Zakopane i t. d.

Po zwiedzeniu Polski ekspedycja uda się do Gdańska i stamtąd w dalszą podróż w/g ustalonej trasy. Prace ekspedycji w podróży dokoła świata trwać będą 4 i pół lat. Podróż swą yacht ,,Rosalind" rozpoczął w dniu 30 maja b. r. z portu szkockiego w Glasgow.

Po zwiedzeniu Polski i portu gdańskiego yacht ,,Rosalind" uda się w dalszą podróż w/g następującej trasy: Gdynia — morze Północne, morze Śródziemne, morze Czerwone, ocean Indyjski, Australja, ocean Spokojny, San Francisko, kanał Panamski, Stany Zjednoczone, Atlantyk i Anglja.

Połowy morskie w czerwcu

OGÓLNE połowy polskiego rybołówstwa morskiego wyniosły w czerwcu b. r. 435.600 kg. o wartości 200.420 zł. Stanowi to wzrost ilościowy i wartościowy w stosunku do czerwca roku ubiegłego i do maja bieżącego roku.

Podział ze względu na zasięg rybołówstwa przedstawiał się następująco:

1) rybołówstwo przybrzeżne 279.670 kg 121.715 zł.

2) rybołówstwo dalsze (Głębia Gdańska) 930 kg. 305 zł.

3) rybołówstwo dalekomorskie (Skagerrak) 3.000 kg. 2.400 zł.

4) rybołówstwo dalekomorskie (morze Północne) 152.000 kg. 76.000 zł.

Rybołówstwo przybrzeżne ze względu na brak zbytu było częściowo ograniczane. Tak więc do najważniejszych zagadnień, czekających na załatwienie, należy sprawa organizacji sprzedaży złowionych ryb morskich. Tania ryba morska musi znaleść drogę do najszerszych warstw spożywców. Musi wreszcie zaistnieć ścisły związek między rozbudową rybołówstwa i sprzedażą ryb, które rozbudowane rybołówstwo dostarczać będzie.

Rybołówstwo dalsze na Głębi Gdańskiej i Bornholmie zostało zaniechane przez rybaków wobec braku ryb na tych terenach. Próbny wyjazd kutra ,,GDY. 90" na wody łotewskie koło Libawy (od 11 do 16 czerwca) dał bardzo nikły połów bo tylko 100 kg. flądrer.

Na wodach Skagerraku był poraz drugi kuter helski ,,HEL 111" (od 5 do 18 czerwca) i złowił 3.000 kg. makreli. Nie mając odbiorców na makrele, rybak zmuszony był oddać ryby do zamrożenia na swój rachunek, zapowiadając, że wobec tych warunków więcej na Skagerrak nie wyjedzie.

Na morzu Północnem dziewięć lugrów śledziowych ,,MEWY" złowiło 1.520 beczek morskich śledzi.

Podział połowów przybrzeżnych i dalszych na poszczególne gatunki: ilość w kg. (wartość w groszach za kg w nawiasie) łososie: sztuk 121, kg 1.040 (300), troć: sztuk 69, kg 180 (400), płastugi: stornia: 209.050 kg (40), zimnica: 5.280 (20), gładzica 4.720 (40), skarp: 8.410 (50), śledziki: 8.800 (30), węgorze 7.380 (120), dorsze: 26.010 (30), kwapy: 4.160 (40), makrele: 3.000 (100), szczupaki 3.620 (140), okonie: 280 (50), płocie: 280 (30), certy: 1.390 (40).

Jest rzeczą ciekawą, że najlepsze połowy przybrzeżne uzyskali rybacy od strony pełnego Bałtyku: i tak od Chłapowa do Karwi najwięcej bo: 79.970 kg o wartości 31.703 zł, drugie miejsce miejscowości od W. Wsi do Jastarni: 78.500 kg — 32.790 zł, potem idzie Hel: 51.530 — 21.688 zł, dalej miejscowości nad zatoką od Pucka do Obłuża: 35.020 kg — 20.585 zł, na ostatniem zaś miejscu idzie Gdynia z 34.650 kg o wartości 14.349 zł.

Najwięcej ryb z połowów przybrzeżnych i dalszych sprzedano w stanie świeżym na rynku miejscowym bo 159.870 kg o wartości 72.323 zł, wędzarnie odebrały 93.340 kg 40.058 zł, a resztę t. j. około 10% sprzedano w Gdańsku: 30.390 kg — 12.039 zł.

SZWECJA

Umowa polsko-szwedzka o eksport węgla

W ZWIĄZKU z przedłużeniem umowy handlowej między Polską a Szwecją, dowiadujemy się, że pertraktacje, dotyczące eksportu węgla zostały zakończone pozytywnie. Na podstawie wyniku rokowań, Szwecja odbierać będzie węgiel polski w granicach 47% swego zapotrzebowania, z odchyleniem do 10% od tej kwoty. W związku z ustaleniem wysokości tego kontyngentu przyjąć można, że eksport węgla polskiego do Szwecji w okresie od 1 sierpnia r. b. do końca 1937 r. wyniesie prawdopodobnie około 3 miljonów ton.

Szwecja przeciw spławowi drzewa sowieckiego

PRASA szwedzka komentuje z niezadowoleniem fakt, że Z.S.R.R. zamierza spławiać drzewo do Kłajpedy drogą morską, zamiast dotychczasowego transportu kolejowego. Jedno z pism mówi, że Z.S.R.R. zrobił już doświadczenie ze spławem drzewa drogą morską — w formie tratew — i że doświadczenie to wypadło niepomyślnie, bardzo poważnie zagrażając bezpieczeństwu ruchu okrętowego na Bałtyku. W wypadku bowiem sztormu olbrzymie tratwy łatwo ulegają rozbiciu, wielkie zaś ilości pływających grubych bali poważnie zagrażają ruchowi okrętowemu.

Prasa donosi w dalszym ciągu, że pierwsza tratwa ma w najbliższym czasie opuścić Leningrad. Transport ten będzie liczył 6 tys. m. sześć. drzewa i ma odbyć podróż do Kłajpedy, wynoszącą 850 klm., w ciągu 10 dni.

Zadowolenie Szwecji z układu handlowego z Polską

PRASA szwedzka wyraża żywe zadowolenie z zawarcia nowego układu handlowego z Polską.

Jednocześnie zawarte zostały porozumienia prywatne w sprawie dalszej dostawy węgla polskiego do Szwecji.

ESTONJA

Dochody portu w Tallinie

DOCHODY Estonji z portu w Tallinie w r. 1935 wyniosły 333.000 koron, wobec 314.000 w r. 1934.

Pierwsze miejsce w dziedzinie opłat portowych zajęły statki niemieckie ze 128.000 kor., następnie fińskie — 68.000 kor., trzecie szwedzkie — 39.000 kor., czwarte angielskie — 26.000 kor. i t. d. Suma ogólna rozkłada się na następujące pozycje: za postój 252.000 kor., pilotaż 29.000 kor. a łamacze lodu 24.000 kor.

Z żeglugi zagranicznej estońskiej floty handlowej skarb państwa w r. 1935 uzyskał 5,7 mil. koron netto dochodu. (D).

Nowe przepisy dewizowe w Estonji

WNIOSEK estońskich banków prywatnych o sprzedaż waluty obcej bez specjalnego pozwolenia na import towarów wg. licencji został przez Esti-Bank przychylnie przyjęty. W tych dniach ukażą się przepisy wykonawcze. (D).

Stosunki gospodarcze estońsko-sowieckie

NA DOROCZNEM posiedzeniu Estońsko-Sowieckiej Izby Handlowej w Tallinie, estoński minister Gospodarstwa Narodowego Selter oświadczył, że porozumienie gospodarcze Estonji z Z.S.R.R. zawarte na 3 lata, już dało wyniki dodatnie w aktywnym bilansie dla Estonji. Tymczasem z rezolucji posiedzenia okazuje się, że obrót towarowy nie osiągnął minimum, przewidzianego porozumieniem, a mianowicie 800 tys. rubli złotych.

ŁOTWA

Stosunki handlowe polsko-łotewskie

WYMIANA handlowa polsko-łotewska w ciągu pierwszych 4 miesięcy r. b. przedstawiała się następująco: przywóz z Polski 180 tys. łatów, wywóz do Polski 185 tys. łatów, saldo ujemne dla Polski 5.000 łatów. Jak widać z tych liczb, wymiana handlowa Polski z Łotwą w tym czasie kształtowała się ujemnie, gdy w tym samym czasie r. ub. dała poważną nadwyżkę na korzyść Polski.

Reglamentacja cen maszyn rolniczych na Łotwie

PRASA podaje, że ostatnio ustalono ceny na nabywane przez rolnictwo maszyny rolnicze. Jest to dalszy ciąg akcji, która w swoim czasie wyraziła się w zniesieniu ceł przywozowych od maszyn rolniczych, a która ma na celu poprawę sytuacji rolnictwa.



I KRONIKA MIEJSKA

● O WARSZTATY OKRĘTOWE W GDYNI.

W ostatnich dniach odbyło się w Gdyni posiedzenie Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Głównym przedmiotem obrad było ustalenie opinji Komisji w sprawie warsztatów okrętowych w Gdyni. Po wyczerpującej dyskusji, Komisja doszła do wniosku, że Gdynia, jako duży port, powinna przedewszystkiem posiadać odpowiednio zorganizowany i należycie zaopatrzony warsztat dla reperacji statków morskich, który zczasem mógłby się przekształcić w zakład dla budowy okrętów. Oprócz tego Komisja uznała za wskazane wszechstronnie przestudjować zagadnienie budowy w Gdyni okrętów, jako nowej gałęzi przemysłu w Polsce. W tym celu Komisja Morska wyłoniła ze swego grona podkomisję w składzie wiceprezesów Izby pp. Feliksa Kollata i inż. Wł. Rawicz-Szczerbo oraz radcy J. Rummla z prawem zaproszenia do współpracy rzeczoznawców.

● STOCZNIA GDAŃSKA CHCE ODSTĄPIĆ M. GDYNI UDZIAŁY W STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Stocznia Gdańska, jako główny współwłaściciel Stoczni Gdyńskiej, zwróciła się do zarządu M. Gdyni z propozycją odstąpienia mu swych udziałów.

Zarząd m. Gdyni rozpatruje obecnie ofertę Stoczni Gdańskiej, mając na uwadze uzdrowienie gospodarcze tej ważnej dla portu i miasta placówki, jaką jest Stocznia Gdyńska.

● SPRAWA KOMERCJALIZACJI PORTU GDYŃSKIEGO.

W tych dniach odbyło się w Gdyni zebranie Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Przedmiotem obrad były przedewszystkiem zagadnienia, związane z rozszerzeniem składu Rady przez udział w niej przedstawicieli rolnictwa i rzemiosła, pozatem kwestje, dotyczące obrotu kompensacyjnego oraz przywozu surowców na potrzeby przemysłowe.

Pozatem odbyło się posiedzenie komitetu do spraw portowych przy Radzie Handlu Zagranicznego. Przedmiotem obrad komitetu były dwie sprawy, mające poważne znaczenie dla portu gdyńskiego, a mianowicie kwestja komercjalizacji portu oraz przeładunku towarów w porcie. Komitet postanowił przyjąć za podstawę do dalszych prac projekt komercjalizacji portu, opracowany przez Radę Interesantów portu w Gdyni. Wreszcie uchwalono wniosek, aby specjalna podkomisja do spraw organizacji przeładunku w porcie gdyńskim powróciła do zajęć nad tą sprawą w późniejszym czasie.

● Z RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Na posiedzeniu Rady Handlu Zagranicznego, które niedawno odbyło się w Gdyni, rozważone były m. in. sprawy obrotów z krajami pozaeuropejskiemi. Specjalną uwagę poświęcono zagadnieniu przywozu surowców w ramach obecnej reglamentacji dewizowej. Uznając zasadę, że obroty z temi krajami powinny być oparte na zasadzie kompensaty, uchwalono szereg wytycznych, zmierzających do rozszerzenia obecnie obowiązującego systemu obrotów kompensacyjnych, nieprzystosowanego do istniejących warunków.

● ROKOWANIA POLSKO-GDAŃSKIE W SPRAWACH RYBNYCH.

W Izbie Przem.-Handlowej w Gdyni odbywają się obrady delegacyj polskiej i gdańskiej w celu uregulowania wzajemnych dostaw ryb i przetworów. Delegacji polskiej przewodniczy dyr. Dykier, delegacji zaś gdańskiej radca stanu Brisewitz.

Równocześnie toczą się rokowania między związkami branżowemi rybnemi polskim i gdańskim w sprawie techniki zawierania tranzakcyj rybnych.

● MORSKIE ARCHIWUM GOSPODARCZE W GDYNI.

W lokalu oddziału Instytutu Bałtyckiego uruchomiono Morskie Archiwum Gospodarcze. Obecnie kompletuje się wydawnictwa informacyjne i adresowe, dotyczące wszystkich ważniejszych portów. Zakładane są również kartoteki statystyczne, bibljograficzne i ewidencyjne. Pozatem czynione są starania o zgromadzenie jaknajwiększej ilości materjałów w sprawie urządzeń i warunków pracy w innych portach, jak również co do rozwoju marynarki handlowej w różnych krajach. Archiwum zamierza uruchomić czytelnię czasopism gospodarczych oraz dział porad i informacyj dla sfer gospodarczych.

● OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU.

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. czerwcu wyniósł 564.632,2 t. wobec 607.526,1 t. w m. maju. Obrót zamorski wyniósł 554.717 t. (596.813,1 t. w maju), z czego na przywóz przypada 88.766,1 t. (102.536,5 t. w maju), na wywóz zaś 465.950,9 t. (494.276,5 t.). Obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 3.578,2 t. (3.482,7 t. w maju), w tem przywóz 518,5 t., wywóz zaś 3.059,7 t. Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju stanowiły 6.337 t., w tem przywóz 2.181,5 t., wywóz zaś 4.155,5 t.

● RUCH STATKÓW W GDYNI W CZERWCU.

W ciągu miesiąca czerwca do portu gdyńskiego zawinęły 383 statki o pojemności 382 tys. ton, odpłynęło zaś — 377 statków o pojemności 366,8 tys. ton. Pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — polska, trzecie — angielska.

Średni tonaż statku zawijającego do portu wyniósł 997,4 t. średnia zaś ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 35.

● RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM W I-EM PÓŁROCZU WZRÓSŁ O 50%.

Ruch pasażerów w porcie gdyńskim w I-em półroczu b. r. wyniósł 11.054 osób wobec 7.307 w tym samym okresie czasu r. ub., czyli wzrósł o 51,3%.

W I-em półroczu b. r. przyjechało do portu gdyńskiego 3.738 pasażerów wobec 3.341 w I-em półroczu r. ub. Wzrost wyniósł więc 11,8%. W okresie sprawozdawczym wyjechało 7.316 osób wobec 3.966 w ciągu pierwszych 6-iu miesięcy r. ub. Wzrost ruchu pasażerskiego w kierunku wyjazdowym wyniósł 84,5%.

● POŁOWY RYB MORSKICH W CZERWCU.

W ciągu miesiąca czerwca ogólny połów ryb morskich na całem wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku wyniósł ogółem 283,6 tys. kg. ryb, wartości 124,4 tys. zł. W poszczególnych miejscowościach złowiono następujące ilości ryb (w tys. kg.): w Helu — 51,5, Gdyni — 34,7, Jastarni i Wielkiej Wsi — 78,5. Chłapowie i Karwi — 78,0, w Pucku — 35,0. Połowy dalsze wyniosły 930 kg., dalekomorskie. zaś 3 tys. kg.

● PRZEWÓZ OSÓB STATKAMI I WYNAJMOWANIE ŁODZI.

W Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim Nr. 15 z dnia 1 lipca b. r. ukazały się nowe rozporządzenia porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

1) z dnia 13.V. 1936 — o zarobkowym przewozie osób statkami pasażerskiemi w żegludze portowej na wodach wewnętrznych państwa i w żegludze przybrzeżnej.

2) z dnia 14.V.36 o wynajmowaniu łodzi wiosłowych, żaglowych i motorowych oraz podobnych jednostek dla celów sportowych i spacerowych na wodach zatoki i otwartego morza.

Powyższe rozporządzenie normuje wymienione zagadnienia w sposób jednolity na całem wybrzeżu oraz na wodach terytorjalnych państwa.

● SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Początek sezonu szkockiego wykazał z jak wielkiemi trudnościami mają do czynienia importerzy w Gdyni. Brak miejsca w chłodni uniemożliwił importerom zakup odpowiednich dla potrzeb rynku ilości śledzi. Część nowowybudowanej chłodni śledziowej będzie oddana do użytku za pięć tygodni, czyli po sezonie matjasów. Dalszą zasadniczą trudnością to zła obsługa Gdyni przez eksporterów angielskich, jeśli chodzi o szybkość w otrzymywaniu pierwszych transportów. Pierwsze śledzie matjasy otrzymał Gdańsk, pierwsze śledzie zwykłe (mocno solone) szkockie otrzymał również Gdańsk. Statki obsługują naprzód Gdańsk czy Szczecin, a na końcu Gdynię Pozwala to importerom gdańskim na lepsze zarobki uzyskiwane na pierwszych śledziach, sprzedawanych na rynku polskim. Najpilniejszem więc zadaniem gdyńskich importerów to starania w kierunku uniezależnienia się od wpływów Gdańska jeśli chodzi o terminy nadchodzenia statków.

Ceny na śledzie szkockie, mocno solone, są wyższe od cen zeszłorocznych, co tłomaczą w Anglji zakupami Sowietów, spodziewajy się nadal tendencji raczej zwyżkowej. Tak samo w ostatnich dniach zwyżkowały śledzie norweskie z tych samych powodów.

● IMPORT TOWARÓW RYBNYCH PRZEZ GDYNIĘ W CZERWCU.

Rozpoczęty sezon śledzi szkockich spowodował wzrost obrotów w czerwcu, tak w porównaniu z majem b. r. jak i z czerwcem roku ubiegłego. Ogólny import towarów rybnych wyniósł 833 ton, z czego przypada na port rybacki 516 ton, a na port handlowy 317 ton.

Do portu rybackiego zawinęło 5 statków, z czego dwa statki z Anglji wyładowały: śledzi solonych szkockich: 3.640/2 półbeczek, a trzy statki z Norwegji przywiozły: śledzi solonych: 1.242/1 i 132/2 beczek, 15 ton mączki rybnej i 0,4 ton innych ryb.

W porcie handlowym 22 statki obce i 6 statków polskich wyładowały: śledzi solonych 36 ton (z Holandji 10,—, Danji 4,—, z Francji 22,— ton) tranu 137 ton (z Norwegji 53,— z Holandji 83,— z Danji 1,—ton), oleju rybnego 13 ton (z Finlandji 12,8 i z Anglji 0,2 ton) Innych ryb: 89 ton (Finlandja 24,—, Niemcy 64,—,) i konserw rybnych 42 ton (z Portugalji 22,—ton, z Łotwy 7,—, ze Szwecji 3,— Finlandji 3, Belgji 3,— Francji 2,— Marokko 0,6, Niemiec 1,— Anglji 0,3 i z Norwegji 0,2 ton).

Z portu rybackiego wysłano 30 wagonów z rybami do kraju.

● OBROTY RYBNE POLSKO-GDAŃSKIE W CZERWCU.

W ramach umowy polsko-gdańskiej wysłano do Gdańska ryb morskich: flądry: 30.628 kg., śledziki: 2.211 kg., łososie: 81, makrele 75 kg., dorsze: 300 kg., węgorze 100 kg., raki 150 kg.

Z W. M. Gdańska wywieziono do Polski: w kg. ryby świeże: łososie 215, certy: 4.385, leszcze: 10,463, inne ryby: 6.770. Ryby wędzone: certy: 73, flądry: 545, śledziki: 735, śledziki marynowane: 217.

● NOWA LINJA OKRĘTOWA.

W dniu 9 lipca zawinął do portu gdyńskiego francuski statek „Colombie" o pojemności około 16.000 ton, który jest pierwszym statkiem niedawno zgłoszonej linji okrętowej, utrzymującej regularną komunikację między portami Le Havre — Southampton — Kopenhaga — Gdynia —Leningrad.

Na statku „Colombie" znajdowała się wycieczka turystyczna francuska, w liczbie około 150 pasażerów, udających się w dalszą podróż do Leningradu.

Z okazji przybycia „Colombie" do Gdyni, ambasador francuski w Warszawie p. Noel podejmował na statku herbatką zaproszonych gości. O godz. 19-ej wieczorem statek „Colombie" wyruszył do Leningradu.

Maklerem wspomnianej wyżej linji jest Polska Agencja Morska.

● SPUSZCZENIE NA WODĘ NOWYCH KUTRÓW RYBACKICH.

Wobec dużego zapotrzebowania na kutry, stocznia rybacka Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni pracuje nad wykonaniem serji kutrów 16-metrowych, nadających się do wyjazdów dalekomorskich. Pierwszy kuter tego rodzaju został spuszczony na wodę. Posiada on motor o sile 100 HP. Jest to najsilniejszy motor na całem wybrzeżu. Dotychczasowe próby dały dobre wyniki.

● BUDOWA NOWOCZESNEJ FABRYKI KONSERW RYBNYCH W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni rozpoczęto budowę nowoczesnej fabryki konserw i wędzarni. Fabryka i wędzarnia ma być uruchomiona jeszcze przed rozpoczęciem sezonu szprotowego.

● JACHT „WOJEWODA POMORSKI” W PODRÓŻY.

Jacht akademickiego Związku Morskiego z Gdańska „Wojewoda Pomorski” odpłynął w dniu 9 b.m. z Gdyni do Helsinek na uroczystość 75-lecia największego fińskiego jachtklubu „Nylandska cluben”.

Jacht „Wojewoda Pomorski” przed wyruszeniem w drogę został poddany gruntownemu remontowi. Po uroczystościach w Helsinkach jacht „Wojewoda Pomorski” uda się do Tallina, Libawy i Pilawy. Powrót jego przewidziany jest na koniec lipca. W skład załogi jachtu wchodzi 9 studentów politechniki gdańskiej i warszawskiej pod dowództwem kpt. Wiktora Mieszkowskiego.

● ZLOT DO MORZA.

W dniu 4 b. m. odbył się na lotnisku gdyńskiem w Rumji drugi doroczny Zlot do Morza, zorganizowany przez Aeroklub Gdański. Zawody składały się z próby orjentacji z uwzględnieniem regularności lotu na trasie Kościerzyna—Sulęcin—Kartuzy—Rumja.

Na lotnisko, na którem oczekiwali uczestników Zlotu przedstawiciele Aeroklubu Gdańskiego z prezesem płk. Rosnerem na czele, przybyły w oznaczonym czasie wszystkie maszyny zgłoszone do konkursu w ilości 12, oraz 4 maszyny poza konkursem.

Zwycięzcą tegorocznego Zlotu do Morza został pilot Mateus z Aeroklubu Gdańskiego na aparacie RWD., drugie miejsce zajęli bracia Lewandowscy z Aeroklubu Pomorskiego na aparacie RWD.

W Zlocie wzięły udział prawie wszystkie aerokluby polskie, wyłącznie na aparatach typu RWD.

● ZATRUDNIENIE PRZY ROBOTACH MIEJSKICH W GDYNI.

Ogółem przy robotach miejskich w Gdyni jest zatrudnionych 1.456 robotników, z czego większą część zatrudnia systemem gospodarczym Komisarjat Rządu przy robotach drogowych, w betoniarni, w miejskich zakładach elektrycznych oraz zakładach wodociągowych i kanalizacyjnych. Z chwilą przystąpienia do prac przy budowie rzeźni i hali targowej. liczba zatrudnionych znacznie się powiększy.

● WYSTAWA HOTELARSKO-GASTRONOMICZNA.

Dnia 15 sierpnia b. r. zostaje otwarta w Gdyni Wielka Wystawa Przemysłu Hotelarskiego, Gastronomicznego i Cukierniczego. Wystawa ta ma na celu wykazanie postępu, jaki dokonał się w ciągu ostatnich lat w dziedzinie modernizacji i przystosowania urządzeń do wymagań dzisiejszej klienteli, oraz zaznajomienia szerokiej publiczności z różnemi nowościami z zakresu sztuki kulinarnej, przemysłu spożywczego, różnych maszyn i aparatów używanych w zakładach gastronomicznych, cukierniach i hotelach i z całym szeregiem przyrządów gospodarstwa domowego.

Wystawa gastronomiczna rokuje powodzenie, gdyż na Pomorzu nie było jeszcze podobnej wystawy, a w całej Polsce podobna wystawa była przed 9-ciu laty. Wystawę organizuje Związek Towarzystw Restauratorów, Właścicieli Hoteli i Kawiarń na Pomorzu, który techniczne wykonanie wystawy złożył w ręce Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni.

W czasie trwania wystawy odbędzie się w Gdyni na terenach targowych Kongres Bractw Kurkowych z całej Polski, oraz Zjazd Restauratorów Pomorza, Wielkopolski wraz z delegatami z całej Polski.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● OBNIŻENIE STAWEK TRANSPORTOWYCH DO KUBY I ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ.

Wobec uznania portów Gdyni i Gdańska za t. zw. porty bazowe, konferencja zachodnio-indyjska, ustalająca wysokość stawek frachtów morskich, obniżyła stawki transportowe z obu portów polskich do Kuby i zatoki Meksykańskiej, do poziomu stawek z Hamburga i Rotterdamu.

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W CZERWCU.

Ruch statków w porcie gdańskim w m-cu czerwcu przedstawiał się następująco: (w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane za maj b. r., druga za czerwiec r. ub.): zawinęło 413 jednostek (477—365) o pojemności 234,7 tys. trn. (263,2—220,3); w tym samym czasie odpłynęło 400 jednostek (496—369) o — 225,2 tys. trn. (272,3—215,3).

● ZMNIEJSZENIE TRANZYTU PRZEZ RUMUNJĘ Z POLSKI I EUROPY ŚRODKOWEJ.

W kołach gospodarczych zwracają uwagę na spadek ruchu tranzytowego z Polski i Europy Środkowej przez Rumunję na Wschód i w odwrotnym kierunku. Podkreślają, że spowodowały go wygórowane opłaty od środków transportowych rumuńskich. Gospodarcze koła rumuńskie domagają się obniżenia opłat kolejowych od transportów zagranicznych. Sprawa ta jest obecnie dyskutowana przez rumuńskie urzędy i jest prawdopodobne, że wkrótce opłaty tranzytowe zostaną obniżone.

● OŻYWIENIE W PORCIE ANTWERPJI.

Dane statystyczne wykazują, że w czerwcu r. b. ruch portowy w Antwerpji spadł o 791,1 tys. t. w porównaniu z czerwcem r. ub. Spadek ten tłomaczy się strajkiem, który trwał w Antwerpji w okresie od 3 do 21 czerwca r. b.

Pomimo tego spadku ruch portowy za pierwsze półrocze r. b. wykazuje wzrost o 602,5 tys. t. w porównanu z pierwszem półroczem r. ub.

● ZMIANY CELNE W SZWECJI.

Cło na cebulę zostało znacznie podwyższone, Jednocześnie zostało podwyższone cło na śliwki, wiśnie i ogórki. Nowe stawki mają zmienną wysokość w zależności od pory roku.

● ZMIANY W SOWIECKIEJ TARYFIE CELNEJ.

Na wniosek Komisarjatu Handlu Zagranicznego w Z.S.R.R. nastąpił szereg zmian w taryfie celnej, Cło na artykuły spożywcze uległo podwyższeniu. M. in. podwyższono cło na korzenie, j ak wanilja, gałka muszkatołowa, pieprz, szafran i inne; wynosi ono obecnie 800% ad valorem: cło na mąkę wynosi 3,05 rb. za 1 kg.; cło na ryż 6 rb.od 1 kg.

● OBNIŻKI CELNE W UNJI POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Na wniosek Komisji Taryfy Celnej, obniżone zostało cło z 20 do 15% na następujące artykuły, importowane do Unji Południowo-Afrykańskiej: tran, klej, guma, ekstrakty garbarskie, farby włókiennicze, naczynia żelazne, kasy pieniężne, farby, artykuły drogeryjne i farmaceutyczne oraz na artykuły piśmienne i biurowe.

● LIBERALIZACJA KANADYJSKIEJ POLITYKI GOSPODARCZEJ.

Obecny liberalny rząd kanadyjski Mackenzie Kinga zrywa ze sztywną prohibicyjną polityką wysokich taryf ochronnych poprzedniego rządu konserwatystów i wprowadza cały szereg zmian w polityce handlowej oraz administracji państwa. Traktaty handlowe, zawarte przez rząd liberalny z Japonją i Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej, w których Kanada, udzieliwszy obu tym państwom znacznych ulg celnych na cały szereg towarów, uczyniła pierwszy wyłom w ochronnej polityce handlowej poprzedniego rządu, świadczą o liberalniejszem nastawieniu rządu dla rozbudowy stosunków handlowych z innemi państwami. Osławiona swego czasu i wprowadzona przez rząd konserwatystów ustawa o reglamentacji handlu produktami naturalnemi w Kanadzie, t. zw. „Marketing Act”, która w mniemaniu i zamierzeniach ówczesnego rządu miała być wybawieniem Kanady, a zwłaszcza rolnictwa, z depresji gospodarczej, dostała się przed Sąd Najwyższy który uznał ją za nielegalną i za niekonstytucyjną.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA CZERWIEC

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w mies. czerwcu b. r. wyniósł 564.632,2 ton wobec 607.526,1 ton w mies. maju b. oraz 557.923,6 ton w mies. czerwcu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 7,06 %-owy spadek w porównaniu z ub. mies. majem r. b. oraz nieznaczny 1,02 %-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. czerwca 1935 roku.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszły bowiem 383 statki (398) o pojemności 382.013 nrt. (384.786 nrt.), wyszło zaś 377 statków (393) o pojemności 366.832 nrt. (380.945 nrt.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w czerwcu b. r. wyniósł 997,4 nrt. (966,8 nrt.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 35 (34). Średni postój statku wyniósł 60,0 godzin (47,2 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Anglja, Danja, Stany Zjedn. Am. P., Niemcy, Włochy, Grecja, Finlandja, Norwegja, Estonja i t. d. wykazuje nieznaczne przesunięcia: Anglji z 4-go na 3-e miejsce, Danji z 3-go na 4-e oraz Norwegji z 8-go na 10-e miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian, przyczem ogółem reprezentowane były bandery 18 (17) państw.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 554.717,0 ton, wobec 596.813,1 ton w mies. maju r. b. oraz 549.500 ton w mies. czerwcu 1935 r.

Obroty zamorskie w mies. czerwcu r. b. wykazują 7,05 %-owy spadek w porównaniu z ub. mies. majem r. b. oraz nieznaczny 0,9 %-owy wzrost w stosunku do mies. czerwca 1935 r. Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski — 88.766,1 ton, oraz wywóz zamorski — 465.950,9 ton.

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (88.766,1 ton) wykazuje 13,4 %-owy spadek w porównaniu z ub. mies. majem r. b. (102.536,6 ton) oraz 9,04%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. czerwca 1935 r. (81.401,8 ton).

Spadek importu spowodowały przedewszystkiem pozycje: nasion oleistych różnych — 2.462,2 ton (4.592,1 ton), ryżu sur. — 506,3 ton (15.977,8 ton), wełny i odpadków — 6.529,4 ton (8.271,5 ton), złomu żel. — 33.968,1 ton (37.097,7 ton) oraz miedzi — 478,7 ton (1.270,0 ton).

Wzrosły natomiast pozycje: owoców świeżych i susz. — 2.827,6. t (1.812,4 t.), kawy — 764,2 t. (179,8 t.), kakao — 937,8 t. (434,2 t),. śledzi — 522 t. (156,9 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 11.445,7 t. (7.349,5 t.), garbników — 2.381,7 t. (255,2 t.), fosforytów — 7.406 t. (5.047,2 t.), skór — 1.942,5 t., juty — 1.151,3 t. (765,3 t.) oraz papieru — 1.262,4 t. (1.126,9 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (465.950,9 t.) wykazuje 5,7 %-owy spadek w porównaniu z ub. mies. majem r. b. (494.276,5 t.) oraz 0,4 %-owy spadek obrotów w stosunku do mies. czerwca 1935 r. (468.098,2 t.).

Spadek wywozu w mies. sprawozdawczym spowodowały przedewszystkiem pozycje: bekonów — 1.355,5 t. (1.519,9 t.), jaja — 1.893,3 t. (4.295,4 t.), węgla kamiennego — 344.573,1 t. (371.307,1 ton), cukru — 7.487,7 t. (10.658,3 t.) oraz celulozy — 173,1 t. (934,1 t.). Wzrosły natomiast pozycje wywozu: słodu — 4.155,4 t. (3.772,3 t.), masła — 1.682,3 t. (896,9 t.), węgla bunkrowego — 36.593,1 t. (29.395,6 t.), makuchów — 1.441 t. (707 t.), siarczanu amonu — 1.038,4 t. (brak w maju), kopalniaków i słupów telegr. — 435,5 t. (brak w maju), drzewa tartego — 22.460,7 t. (21.064,3 t.), metali różnych — 7.901,6 t. (5.878,1 t.), rur żeliwnych, żel. i stal. — 2.696,6 t. (1.851,3 t.) oraz cynku i blachy cynkowej — 1.973,5 t. (1.554,4 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 3.578,2 ton wobec 3.482,7 t. w m. maju r. b. Przywieziono 518,5 t. towarów, wywieziono natomiast 3.059,7 t. Z ważniejszych pozycji przywozu: ryby z połowów wł. — 40 t., siarczan amonu — 464,2 t. oraz wyroby żelazne i metalowe — 14,3 t. Wywieziono natomiast: ryżu wyłuszcz. — 2.294,3 t., nasion oleistych różn. — 161,3 t., tłuszczy i olei rośl. — 92,8 t., garbników — 147,4 t., skór — 84,9 t. oraz żywicy — 54,9 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 6.337 t. (7.230,3 t.), w tem przywóz wyniósł 2.181,5 t. (1.097,2 t.), wywóz zaś wyniósł — 4.155,5 t. (6.133,1 t.). Na przywozie poważniejsze pozycje: mąka — 58,1 t., słód — 483 t., cukier — 448,6 t., soda — 595,3 t., tkaniny — 130,7 t., papier — 127,5 t., wyr. żel. i metal. — 110,7 t., napoje alkoholowe — 59,8 t., makaron — 10,1 t., kakao — 13,8 t. oraz przetwory chemiczne — 15,5 t.

Na wywozie zaś: ryż wyłuszcz. — 1.867,7 t., nasiona oleiste — 87,8 t., kakao — 209,4 t., kawa — 28,7 t., korzenie — 26,9 t., żywica — 98,2 t., owoce susz. — 125,8 t., oleje — 27 t., jelita — 15,2 t., wosk — 15,1 t., oraz kamienie — 10,3 t.

Ruch pasażerów w mies. sprawozdawczym wykazuje pewien nieznaczny spadek na przyjściu oraz nieco większy na wyjściu. Przyjechało bowiem 1409 osób (1534), wyjechało zaś 1046 osób (1485).

Ogólne obroty towarowe portu łącznie z przybrzeżnemi i z wnętrzem kraju wykazują 3,1 %-owy wzrost w roku bieżącym (3.676.814,6 t.) w porównaniu z rokiem ub. (3.565.047,4 t.) w okresie czasu styczeń—czerwiec (1-sze półrocze).

Obroty zamorskie w 1-szem półroczu r. b. (3.609.084,7 t.) wykazują 3,4 %-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (3.489.514,1 t.).

Przywóz zamorski w 1-szem półroczu r. b. (549.352,9 t.) w porównaniu z rokiem ubiegłym (559.826,3 t.) wykazuje 1,8 %-owy spadek. Wywóz zamorski natomiast w okresie 1-szych sześciu miesięcy r. b. (3.059.731,8 t.) w porównaniu z rokiem ubiegłym (2 milj. 929.687,8 t.) wykazuje 4,4 %-owy wzrost.

Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wykazują w tym samym okresie czasu 80,6 %-owy wzrost (23.682,7 t. w 1936 r. wobec 13.113,4 t. w 1935 r.).

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną wykazują w tym samym okresie czasu 29,4 %-owy spadek (44.047,2 t. w 1936 r. wobec 62.419,9 t. w 1935 r.).

II. OBRÓT TOWAROW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
Cały przywóz	**88 766·1**	**102 536·6**	**549 352·9**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**8 452·7**	**24 015·6**	**100 584·7**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	2 464·2	4 592·1	25 231·5
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	506·3	15 977·8	32 195·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 827·6	1 812·4	27 763·6
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	3·1	24·6	266·9
76. Kawa *(coffee)*	764·2	179·8	3 174·7
78. Herbata *(tea)*	79·8	101·7	595·1
80. Kakao *(cocoa)*	937·8	434·2	3 160·8
81-82. Korzenie *(spices)* . .	106·8	167.7	595·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**611·9**	**252·3**	**10 727·1**
116-117. Śledzie	522·—	156·9	10 210·1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**13 677·5**	**13 532·3**	**55 450·9**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	11 445·7	7 349·5	29 875·6
177/1c. Piryty (*pyrites*) . .	—	4 311·8	11 715·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 680·5**	**1 602·2**	**10 658·—**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	337·7	287·—	3 075·6
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 108·3	1 232·3	6 283·6
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**521·3**	**544·2**	**3 223·5**
287. Makuchy (*oil cake*). .	—	—	302·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	329·3	284·7	1 714·8
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**10 648·6**	**6 351·1**	**87 583·7**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	2 381·7	255·2	8 067·5
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	7 406·—	5 047·2	58 524·3
477. Żużle Thomasa (*Thomes slag*)	—	—	16 099·5
479. Sól potasowa (*potassium salts*)	11·2	—	11·2
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**1 980·4**	**1 127·1**	**11 504·7**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	1 942·5	1 110·1	11 417·4

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**10 158·7**	**12 349·8**	**78 507·9**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	1 074·5	2 429·8	16 283·6
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	6 529·4	8 271·5	49 051·2
624. Juta *(jute)*	1 151·3	765·3	5 986·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**558.—**	**478·—**	**3 431·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**74·4**	**96·5**	**610·4**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 759·5**	**1 744·—**	**9 752·4**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 262.4	1 126·9	6 245·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	483·3	329·8	2 952·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**63·5**	**81·3**	**386·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**37 181·—**	**39 288·3**	**169 842·9**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	33 968·1	37 097·7	156 459.8
977. Miedź *(copper)* . . .	478·7	1 270·—	5 997·5
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**728·7**	**469·—**	**3 376·9**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**629·1**	**522·5**	**3 305·—**
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**12·6**	**33·4**	**153·—**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**27·7**	**49·—**	**253·5**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
Cały wywóz	**465 950·9**	**494 276·5**	**3 059 731·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**5 951·2**	**11 687·—**	**38 335·1**
1. Pszenica *(wheat)*	15.—	—	15.—
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	—	10·—	165·2
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	10·—	282.8
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	115·1	1 311·—	3 138 9
35. Słód *(malt)*	4 155·4	3 772·3	14 973·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 190 1**	**7 286·5**	**28 622·9**
121/3a Bekony *(bacon)* . .	1 355·5	1 519·9	9 820·9
125. Jaja *(eggs)*	1 893·3	4 295·4	11 843·6
127. Masło *(butter)* . . .	1 682·3	896·9	4 530 9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**400 162·1**	**423 008·3**	**2 658 882·—**
154. Cement *(cement)* . . .	2 196·4	1 082·—	8 052·5
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	15·—	320·5	567·6
180. Węgiel kamienny *(coal)*	344 573·1	371 307 1	2 350 559·5
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	36 593 1	29 395 6	182 326·2
182. Koks *(coke)*	16 578 5	20 082 5	107 167·7
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	1·—	9·4	83·2
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**295·2**	**0·1**	**1 556·4**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**10 571·7**	**12 913 5**	**55 810·4**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	7 487·7	10 658 3	34 009.—
287 Makuchy *(oil cake)* . .	1 441·—	707·—	10 953.9
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)* . . . , .	—	—	2 144·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**2 136 8**	**1 332 9**	**22 018 9**
299/18. Soda *(soda)* . . .	1·1	452·6	2 032·4
300/4. Siarczan amonu *ammonium sulphate)* . . .	1 038·4	—	13 446 3
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	450·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**55·6**	**252·—**	**1 080·3**

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 614·9**	**1 625·3**	**8 051·4**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	756 8	787·8	3 533·5
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**8 9**	**16·9**	**106·9**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**24 760·5**	**23 318 3**	**153 223·7**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	435·5	—	17 860·—
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	22 460·7	21 064·3	123 583·—
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	144·8	122·7	442·3
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 108·—	1 267 6	6 837·1
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**999·9**	**1 841·4**	**11 059 3**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	641·7	762·7	3 953·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	173·1	934·1	6 051·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**34·8**	**56·1**	**380·3**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**14 068·3**	**10 811·1**	**79 956·8**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	7 901·6	5 878 1	44 959·3
932/1 Szyny kolejowe *(rails)*	—	74·1	127·3
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 696·6	1 851 3	12 120·7
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 973·5	1 554·4	9 182·9
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**53 5**	**77 9**	**371·3**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**47·4**	**49·2**	**276·1**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

czerwiec *(June)*	1936	— 554.717·—
maj *(May)*	1936	— 596.813·1
czerwiec *(June)*	1935	— 549.500·—
od początku roku *(January — June)* .	1936	— 3.609.084·7
" " " " .	1935	— 3.489.514·1

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
Przywóz *(imports)*		518·5	268·5	12 765·3
1, 2, 3, 4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	50.—
9—16	— **Strączkowe**	—	—	53.1
24—26	— **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	138·3	138·3
27/1–2	— **Mąka** *(flour)*	—	—	131·5
30/1, 2	— **Ryż** *(rice)*	—	40·—	40·—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	—	—	0·4
27/3—32	— **Mąka pastewna**	—	—	75·—
40—50	— **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	0·5
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	—	9·3
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	3·1	3·2
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	40·—	54·—	9 850·—
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—	31·6
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	—	1·—
226—229	— **Przetwory mączne** *(flour products)*	—	—	0·6
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne**	—	—	1·2
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	0·8	5·1
300/4	— **Siarczan amonu** *(sulphate of amonia)*	464·2	—	2 184·2
429—454	— **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	4·7
492—515	— **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	0·5
597–622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	3·5
624	— **Juta** *(jute)*	—	—	14·7
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	73·7
742—803	— **Papier** *(paper)*	—	23·4	23,7
862—887	— **Wyroby ceramiczne** *(ceramic products)*	—	—	1·1
896—927	— **Szkło** *(glass)*	—	—	0·7
930—966	— **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	14·3	8·9	49·3
	— **Różne** *(various)*	—	—	18·4
Wywóz *(exports)*		3 059·7	3 214·2	10 917·4
23	— **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	—	—	6·—
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	—	—	22·6
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	161·3	163·9	362·7
131, 32	— **Krochmale** *(starch)*	18·—	53·5	77·5
27/1—2	— **Mąka** *(flour)*	—	—	10·—
30/1—2	— **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	2 294·3	1 788·9	5 606·1
35	— **Słód** *(malt)*	—	—	25·3
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	1·9	8·4
53—58, 60—64	**Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	—	160·7
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	10·3	14·9	255·2
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	0·2	1·7
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	—	8·2
76	— **Kawa** *(coffee)*	3·—	3·5	31·9
78	— **Herbata** *(tea)*	5·7	0·6	8·7
	Kakao *(cocoa)*	13·5	91·6	184·6
81, 82	— **Korzenie** *(spices)*	—	0·7	20.3

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
89	— **Rośliny lecznicze** *(farmacentic plants)*	—	—	10·4
95—97	— **Żywica** *(resin)*	54·9	99·5	512·7
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	1·4	35·1
127—200	— **Oleje** *(oils)*	2·5	1·9	18·6
137/2—3	— **Jelita** *(casings)*	8·5	0·4	9·2
142—143	— **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)*	—	—	0·2
148	— **Kamienie** *(stones)*	—	—	9·1
150	— **Glinki** *(clay)*	—	31·1	58·7
170/1, 2, 171/1, 2	— **Materjały szlifierskie** *(grindings materials)*	—	—	26·3
177	— **Rudy różne** *(various oses)*	—	1·5	1.5
198, 199	— **Asfalt** *(asphalt)*	—	—	18·1
200/8, a,b,c,	— **Wazelina** *(vaseline)*	—	12·2	22·6
203—204	— **Wosk** *(wax)*	—	8·2	8·7
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	92·8	119·—	317·5
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin)*	29·5	78·1	432·8
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	7·5	24.1	63·5
219	— **Stearyna** *(stearin)*	—	5·1	31·5
246	— **Mleko skondensowane** *(condensed milk)*	—	—	0·2
254—256	— **Ryby** *(fish)*	—	4·6	42·9
276—278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	—	4·5
295/6	— **Siarka** *(sulphur)*	—	5·7	6·8
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	33·2	70·9	149·1
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	—	16·—
405—425	— **Farby** *(paints)*	4·—	0·9	7·2
404	— **Sadze** *(soot)*	—	13·7	45·8
424—428	— **Garbniki**	147·4	233·6	846·6
429–454	— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	0·6	0·8	1·7
492—513	— **Skóry** *(skins)*	84·9	40·6	278·5
589/1, 2, 592	— **Wełna** *(wool)*	31·3	85·4	130·2
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	5·5	76·6
606	— **Bawełna** *(cotton)*	5·2	—	10·6
624	— **Juta** *(jute)*	—	20·7	20·7
625, 626	— **Sizal** *(sisal)*	—	6·4	28·5
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)*	2·4	1.0	62·5
757—778 z wyj. 772, 773	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	57·1
772, 773	— **Dykty i forniery** *(plywoods)*	—	—	33·3
779	— **Korek i wyr. z korka**	—	—	16·1
794, 795	— **Celuloza** *(cellulose)*	2.—	—	4·6
792—803				
807—808	— **Fibra** *(fibre)*	—	—	7·—
809—819, 826	— **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	0·4	78·7	311·5
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	—	5·4
930—965	— **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	0·2	43·7	54·8
966	— **Cyna** *(tin)*	—	—	3·2
968	— **Cynk** *(zinc)*	—	—	15·9
977	— **Miedź**	45·8	86·3	274·4
	— **Różne** *(various)*	0·5	14·4	39·3
Przywóz i wywóz razem		3.578·2	3.482·7	23 682·7

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
Przywóz *(imports)*		2 181·5	1097·2	24 355·3
1—4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	0·8	3·1	5·7
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	6·4	57·5	69·4

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
27/1—3 — Mąka	58·1	187·4	419·—
27/3—32 — Mąka pastewna *(flour)*	—	—	—
35 — Słód *(malt)*	483·—	298·1	929·2
40—50 — Warzywa *(vegetables)*	9·—	3·8	13·—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	1·—	—	7·6
59, 61—63, 66 Owoce suszone *(dried fruit)*	3·3	0·5	18·7
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	3·1	—	3·1
76 — Kawa *(coffee)*	0·8	—	1·4
77 — Cykorja *(succory)*	—	—	—
78 — Herbata *(tea)*	3·—	—	5·6
80 — Kakao *(cocoa)*	13·8	2·1	15·9
81, 82 — Korzenie *(spices)*	—	0·8	1.3
95, 97 — Żywica *(resin)*	—	—	—
121/26 — Ptactwo bite *(poultry)*	—	—	—
125 — Jaja *(eggs)*	—	—	—
127—200 — Oleje *(oils)*	—	30·1	31·9
128/1—4 — Ser *(cheese)*	0·1	—	0·1
131 — Pierze *(feather)*	—	—	—
137/2a, b — Jelita *(casings)*	—	0·3	4·8
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(Fats & oils of vegetable origin.)*	2·2	0·9	10·3
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierz. surowe *(raw fats of animal origin)*	3·3	4·7	8·3
228 — Makaron *(macaroni)*	10·1	6·7	21·8
243/1, 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	0·6	2·1
254, 256 Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	14·8	—	53·1
259, 260 — Cukier *(sugar)*	448·6	1·9	20 563·4
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe *(spirits)*	59·8	29·1	133·9
292/2 Pasza	—	—	—
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	15.5	11·7	34.—
299/18 — Soda *(soda)*	595·3	—	595·3
405—425 — Farby *(paints)*	0·6	2·3	3·2
411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	0·3
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	11·7	26·2	38·—
466—470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·1	—	0·9
492—513 — Skóry *(skins)*	1·6	4·8	7·7
534—559 — Wyroby skórzane *(Leather goods)*	—	—	—
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	2·8	40·—	56·9
563—622 — Tkaniny *(textile fabrics)*	130·7	27·4	179·4
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	—	—	—
606/1, 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646—648 — Sznury *(ropes)*	0·1	0·3	0·4
720. 724 — Kauczuk	—	—	—
725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	0·1	9·9	14·2
749, 750, 751 — Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	12.—
752 — Podkłady kolejowe *(sleepers)*	—	—	—
776 — Meble *(bentwood furniture)*	10·7	0·6	15·2

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	3·—	3·—
792, 803, 809, 826 — Papier *(paper)*	127·5	162·—	520·4
836—847 Książki i broszury *(books)*	—	0.1	0·3
862—887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)*	3·4	8·4	14·4
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	6·3	2·5	9·9
930—965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	110·7	141·5	427·6
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
— Różne *(various*	43·2	28·9	102·6
Wywóz *(exports)*	**4 155·5**	**6 133·1**	**19 691·9**
7 — Kukurydza *(maize)*	—	0·2	0·2
23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	1·7	4·8	7·6
24—26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	87·8	0·6	1 953·3
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	4·4	21·9
24/1—3 — Mąka *(flour)*	—	13·5	42·3
28 — Kasza *(grits)*	1·5	1·2	5·1
30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	1 867·7	2 873·8	6 621·2
31 — Krochmal *(starch)*	—	6·5	15·3
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	0·5	167·—	302·1
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	125·8	202·—	535·9
62—72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	6·2	4·7	17·8
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	1·6	10·3	23·—
76 — Kawa *(coffee)*	28·7	42.—	146·9
78 — Herbata *(tea)*	8·7	8·9	38·—
80 — Kakao *(cocoa)*	209·4	214·6	666·9
81—82 — Korzenie *(spices)*	26·9	24·9	81·1
89 — Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	9·4	—	9·4
95, 97 — Żywica *(resin)*	98·2	174·7	762·1
104 — Trawy morskie, trzcina *(sea grass, reed)*	0·8	0·9	3.9
117 — Śledzie *(herrings)*	6·9	20·2	96·8
127—200 — Oleje *(oils)*	27·—	22·8	71·6
128/1—4 — Sery *(chese)*	—	—	—
129/1—5 — Kazeina *(caseine)*	—	0·2	0·2
137/2a, b — Jelita *(casings)*	15·2	19·5	57·3
143/1—3 — Muszle *(shells)*	—	—	—
148 — Kamienie *(stones)*	10·3	6·7	31·6
154 — Cement *(cement)*	1·5	—	2·6
156/1—2 Talk *(talc)*	—	—	—
161 — Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	102·2
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	1.3	2·7	6·6
177 Rudy różne *(various ores)*	5.—	—	11·—
180 Węgiel antracytowy *(coal)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)*	—	—	18·6
198—199 Asfalt *(asphalt)*	—	—	15·1
200/8, a, b, c — Wazelina *(vaseline)*	0·8	3·3	7·4
203—204 — Wosk *(wax)*	15·1	6·3	45·2
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	251.7	328·1	977·3
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	0·2	—	0·2
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	186·5	252·9	998·3

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	5·4	6·4	94·2
219 **Stearyna** *(stearin)*	—	—	22·—
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . . .	25·2	19·6	71·2
259—260 — **Cukier** *(sugar)* . .	—	—	3·3
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** . . *(alcohols)*	—	—	5·6
286, 287 — **Otręby i makuchy** . *(bran & oil cokes)*	2·—	—	12·2
293—294/1, 2, 3, 6 — **Tytoń** *(tobacco)* . .	—	—	9·9
295/6 — **Siarka** *(sulphur)* .	41·—	0·5	88·8
295—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — **Soda** *(soda)* . . .	7·—	—	7·—
— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*.	17·8	33·—	180·1
408 — **Sadze** *(soot)* . . .	17·7	8·1	49·2
405, 407, 409			
412, 418, 420			
423 — **Farby** *(paints)* . .	19·5	2.8	34·4
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	68·4	45·6	686·1
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	4·7	5·2	13·2
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	1·8	5·9	9·—
487 — **Celuloid** *(celluloid)*	—	—	4·5
492, 513 — **Skóry** *(skins)* .	161·9	132·—	1 078·3
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)* .	48·7	755·5	808·1
597, 605, 613			
606 — **Bawełna** *(cotton)* .	10·3	—	10·3
622 — **Tkaniny** *(textiles)*	6·6	0·3	12·6
624 — **Juta** *(jute)* . . .	—	—	6·6
625—626 — **Sisal** *(sizal)* . . .	5·8	0·8	36·8

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
646—648 — **Sznury** *(ropes)* .	2·5	2·4	10·1
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	74·1	89·9	307·7
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	6·9	3·—	29·1
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	5·8	8·—	14·4
757, 778 — **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	1·5	31·—	11·3
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	—	–	6·—
792, 803, 809			
797 - 800 — **Tektura** *(pastbord)*	17·4	0·2	35·3
807, 808 — **Fibra** *(fibre)* . . .	0·5	14·4	14·9
826 — **Papier** *(paper)* . .	202·4	143·3	805·1
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	102·—	0·5	211·—
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	0·4	4·2	7·2
896—927 — **Szkło i wyroby** . . *(glass and glass ware)*	1·9	19·7	24·1
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	37·7	9·1	102·—
927 — **Żelastwo** złom) . . *(scrap iron)*	2·1	—	4.5
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*	69·7	110·9	250·7
966/1—4 — **Cyna** *(tin)* . .	28·—	11·8	61·3
977 — **Miedź** *(copper)* .	135·9	132·3	646·5
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	1·—	113·7	118·5
— **Różne** *(various)*	25·5	28·2	92·8
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**6 337·—**	**7 230·3**	**44·047·2**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Czerwiec (*June*)	1936	— 564·632 2
Maj (*May*)	1936	— 607·526·1
czerwiec (*June*)	1935	— 557·923·6
od początku roku (*January—June*) . .	1936	— 3·676·814·6
" " " "	1935	— 3 565·047·4

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total column 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	54	26	63.647	52	40	66.049	129 696	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . .	2	—	1.112	3	3	1.714	2.826	16
Anglja *(Great Britain)*	19	3	36.817	22	18	41.024	77.841	3
Danja *(Denmark)*	52	27	34.943	51	40	29.983	64.926	4
Estonja *(Estonia)*	16	5	9.639	16	9	9.893	19.532	11
Finlandja *(Finland)*	21	7	20.949	21	12	20.640	41.589	9
Grecja *(Greece)*	8	—	23.063	8	7	22,582	45 645	8
Holandja *(Holland)*	9	6	3.592	9	8	3.574	7 166	12
Jugosławja *(Jougoslavia)*.	1	—	3.543	1	1	3.543	7.086	13
Litwa *(Lithuania)*	1	1	612	1	—	612	1.224	18
Łotwa *(Latvia)*.	2	1	1.252	3	1	2.550	3.802	14
Niemcy *(Germany)*	50	24	26.088	50	27	26.452	52.540	6
Norwegja *(Norvay)*	29	18	20.276	25	16	17.930	38.206	10
Rumunja *(Romania)*	1	—	2.221	—	—	—	2.221	17
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . . .	9	6	28.750	9	4	28.750	57.500	5
Szwecja *(Sweden)*	99	37	72.483	100	76	71.834	144.317	1
Włochy *(Italy)*	9	—	29.408	6	6	19.702	49.110	7
Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	1	1	3 618	—	—	—	3.618	15
Razem *(total)* . . .	**383**	**162**	**382.013**	**377**	**267**	**366.832**	**748.845**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	398	180	384.786	393	295	380.945	765.731	—
Ten sam mies. 1935 r. *(June 1935)*	*388*	*162*	*364 902*	*381*	*293*	*342.705*	*707.607*	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	2.314	993	2.295.802	2.315	1.761	2.286.828	4.582.630	—
Od pocz. r. 1935 *(since beginning of 1935)*	2.259	995	2.127.793	2.164	1.866	2.127 383	4.255.176	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w czerwcu 1936 r. 997,4 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 35 (bez barek); c) średni postój statków w porcie: 60 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W CZERWCU 1936 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	1.040	—	—	—	—	—	—	1.040
Troć	—	—	—	—	180	—	—	180
Płastugi: a) Stornia	35.940	18.160	63.600	73.000	18 100	250	—	209.050
b) Zimnica	1.730	150	1.600	1.750	—	50	—	5.280
c) Gładzica	—	—	2.250	2.470	—	—	—	4.720
d) Skarp	—	2.780	1 400	1,700	2.500	30	—	8.410
Śledzie	7.950	700	—	—	150	—	—	8.800
Węgorze	—	1 350	1.350	—	4.680	—	—	7.380
Wątłusze	4.870	7.690	7.100	1.050	4.700	600	—	26.010
Węgorzyce	—	3.580	—	—	580	—	— *)	4.160
Makrele	—	—	—	—	—	—	3.000	3.000
Szczupaki	—	—	1.200	—	2.420	—	—	3.620
Okonie	—	—	—	—	280	—	—	280
Płotki	—	—	—	—	280	—	—	280
Certy	—	240	—	—	1.150	—	—	1.390
Razem czerwieec	**51.530**	**34.650**	**78.500**	**79.970**	**35.020**	**930**	**3.000**	**283.600**
Wartość	21.688	14,349	32.790	31.703	20.585	305	3 000	124.420
Miesiąc ubiegły	68.080	15.610	60.160	24.020	15.840	29.860	49 500	263.070
Razem od początku roku	6 240.400	4.270.700	2.890.580	362 920	303.170	454.960	52.500	14.575.230

*) Połowów dalekomorskich śledzi nie umieszczono.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*
RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Maj (*May*)				Kwiecień (*April*)	Maj (*May*)				Kwiecień (*April*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**16**	**43**	**44**	**103**	**97**	—	**54**	**108**	**162**	**256**
Hull	—	12	—	12	9	—	21	4	25	13
Londyn	16	31	44	91	87	—	33	104	137	243
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Argentyna	—	—	**2**	**2**	—	—	—	—	—	**1**
Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Santa Cruz	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Belgja	—	—	**4**	**4**	**14**	—	—	—	—	—
Antwerpja	—	—	2	2	14	—	—	—	—	—
Bruksela	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Brazylja	**49**	**14**	**6**	**69**	—	—	—	—	—	**236**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	236
Victoria	49	14	6	69	—	—	—	—	—	—
Danja	**26**	**4**	**179**	**209**	**28**	—	—	**160**	**160**	—
Kopenhaga	24	4	179	207	28	—	—	160	160	—
Inne porty	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	**4**	—	—	—	—	—
Alexandria	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Estonja	**5**	**1**	—	**6**	—	—	—	—	—	**10**
Tallinn	5	1	—	6	—	—	—	—	—	10
Finlandja	**19**	**5**	—	**24**	**11**	**1**	**6**	**3**	**10**	**2**
Helsinki	19	5	—	24	11	—	—	—	—	2
Kotka	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	6	3	9	—
Francja	—	**3**	**1**	**4**	**1**	**2**	**14**	**92**	**108**	**445**
Le Havre	—	3	1	4	1	—	14	92	106	445
Inne porty	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
Holandja	**3**	—	**5**	**8**	**14**	**2**	—	—	**2**	—
Amsterdam	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	—	5	8	11	2	—	—	2	—
Kanada	—	**15**	—	**15**	—	—	—	—	—	—
Halifax	—	15	—	15	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Niemcy	**4**	—	**4**	**8**	**2**	—	**3**	—	**3**	—
Hamburg	2	—	1	3	2	—	—	—	—	—
Inne porty	2	—	3	5	—	—	3	—	3	—
Norwegja	—	**3**	**6**	**9**	—	**4**	—	—	**4**	**1**
Oslo	—	—	2	2	—	—	—	—	—	1
Inne porty	—	3	4	7	—	4	—	—	4	—
Stany Zjedn. Am. P.	**387**	—	**510**	**897**	**760**	**209**	—	**370**	**579**	**522**
New-York	387	—	510	897	760	209	—	370	579	522
Szwecja	**14**	—	**18**	**32**	**1**	**5**	**2**	**1**	**8**	**3**
Göteborg	11	—	5	16	—	2	2	—	4	1
Malmö	—	—	9	9	1	—	—	—	—	—
Stockholm	2	—	—	2	—	3	—	1	4	2
Inne porty	1	—	4	5	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	—	**598**	—	—	—	—	—
Triest	—	—	—	—	598	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	**2**	**17**	**19**	**4**	**1**	**9**	—	**10**	**8**
Gdańsk	—	2	3	5	4	1	9	—	10	8
Sopoty	—	—	14	14	—	—	—	—	—	—
Razem	**523**	**90**	**796**	**1409**	**1534**	**224**	**88**	**734**	**1046**	**1485**

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 82998.

Gdynia

the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.